

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Séances du mercredi 3 mars 2021

## Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	2173
2 <sup>e</sup> séance .....	2217

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021**

186<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mercredi 3 mars 2021**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### 1. Débat consacré à l'Europe (p. 2176)

Mme Cathy Racon-Bouzon

Mme Annaïg Le Meur

M. Jean-Louis Bourlanges, président de la commission des affaires étrangères

Mme Carole Grandjean

Mme Françoise Dumas, présidente de la commission de la défense nationale et des forces armées

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Marie-Christine Dalloz

M. Pieyre-Alexandre Anglade

Mme Sabine Thillaye, présidente de la commission des affaires européennes

Mme Nicole Trisse

M. Pierre-Henri Dumont

M. Christophe Jerretie

Mme Valérie Rabault

M. M'jid El Guerrab

M. Yannick Favennec-Bécot

M. Jean-Luc Mélenchon

M. Benoit Simian

M. André Chassaigne

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Mme Aude Bono-Vandorme

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. Jean-Pierre Pont

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

Mme Isabelle Valentin

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

Mme Valérie Bazin-Malgras

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. Michel Castellani

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

Mme Valérie Rabault

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. Paul Christophe

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. Yannick Favennec-Bécot

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. Adrien Quatennens

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

Mme Marguerite Deprez-Audebert

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

M. André Chassaigne

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

Mme Émilie Cariou

M. Jean-Yves Le Drian, ministre

### 2. Mutations du secteur aérien face aux défis économique et écologique (p. 2201)

M. Jean-Luc Lagleize

M. David Habib

M. Luc Lamirault

M. Grégory Labille

Mme Bénédicte Taurine

Mme Sylvia Pinel

M. André Chassaigne

M. Pierre Cabaré

M. David Lorion

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports

M. Fabien Lainé

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Alain David

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. M'jid El Guerrab

## PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Grégory Labille

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mme Bénédicte Taurine

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Benoit Simian

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. André Chassaigne

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Mickaël Nogal

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mme Zivka Park

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mme Emmanuelle Anthoine

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

**3. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 2216)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## DÉBAT CONSACRÉ À L'EUROPE

**M. le président.** Chers collègues, l'ordre du jour appelle le débat consacré à l'Europe, dont la tenue a été décidée par la conférence des présidents, le 2 février dernier. Celle-ci a, je vous le rappelle, souhaité que l'Assemblée nationale accorde une attention particulière à l'actualité européenne de manière générale et au Brexit en particulier. Ainsi, le 16 février dernier, les neuf premières questions au Gouvernement, à raison d'une par groupe, ont porté sur des sujets européens. Par ailleurs, les commissions ont, dans leurs domaines de compétences respectifs, mené des auditions sur le Brexit au cours des dernières semaines et ces travaux ont fait l'objet d'une publication préalablement à notre débat. Je ne doute pas que les échanges d'aujourd'hui contribueront également à l'information de l'Assemblée et de nos concitoyens sur ces enjeux européens essentiels.

La conférence des présidents a décidé d'organiser ce débat en deux parties. Dans un premier temps, nous entendrons les représentants des commissions, les orateurs des groupes, et le Gouvernement, puis nous passerons à une séquence de questions-réponses.

La parole est à Mme Cathy Racon-Bouzon, représentante de la commission des affaires culturelles et de l'éducation.

**Mme Cathy Racon-Bouzon.** La commission des affaires culturelles et de l'éducation a procédé à deux auditions de ministres pour cerner les conséquences du Brexit pour la recherche et l'enseignement supérieur, d'une part, et pour la culture, d'autre part.

Lors de son audition du 27 janvier dernier, Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, a souligné que l'incidence du Brexit n'était pas la même pour l'Europe de l'enseignement supérieur et pour l'Europe de la recherche.

Le Royaume-Uni a fait le choix de poursuivre sa participation aux grands programmes de recherche européens. L'accord signé le 24 décembre dernier fixe les modalités de sa participation financière au programme-cadre de recherche et d'innovation et de son accès aux subventions dans le cadre du Conseil européen de l'innovation – CEI. En ce qui concerne le programme Horizon Europe, l'accord ouvre la voie à la participation des chercheurs britanniques et le

Royaume-Uni s'est engagé à financer entre 10 et 20 milliards d'euros sur la durée du programme. La mobilité des chercheurs ne devrait pas poser problème, que ce soit pour les programmes en cours ou à venir. Le Royaume-Uni se trouve désormais à cet égard dans la même position que la Suisse ou la Suède, qui contribuent au financement des programmes de recherche et récupèrent ce qu'elles ont investi au travers de partenariats. Seul changement d'importance, les chercheurs français qui voudront s'installer au Royaume-Uni seront soumis au système de points qui régit désormais la politique migratoire du pays et devront apporter la preuve d'un revenu minimum.

En revanche, les conséquences sont tout autres dans l'enseignement supérieur, le Royaume-Uni ayant fait le choix de sortir d'Erasmus + et de créer son propre programme de mobilité internationale, le programme Alan Turing. Cette décision, qui met fin à plus de trente ans de coopération, a profondément ébranlé la communauté universitaire française car le Royaume-Uni était jusqu'en 2018 la deuxième destination des Français pour les mobilités Erasmus. Si des solutions vont être trouvées pour permettre aux actuels bénéficiaires du programme d'aller au bout de leur séjour, il est probable que les obstacles financiers découragent à l'avenir nombre d'étudiants de traverser la Manche. En effet, outre le coût du visa, d'environ 400 euros, et les frais d'inscription sans commune mesure avec ceux pratiqués en France – plus de 10 000 euros par an en moyenne –, le Royaume-Uni va exiger un revenu minimum annuel de 28 500 euros au titre de la subsistance. Une négociation intergouvernementale au niveau européen va s'engager sur ces différents points, mais la ministre ne nous a pas caché qu'elle serait difficile. Un point positif tout de même, l'Irlande du Nord, l'Écosse et le Pays de Galles veulent rester dans le cadre d'Erasmus +. Tous les ministres européens insistent pour qu'il en soit ainsi, afin que ces destinations restent accessibles à nos étudiants.

J'en viens au secteur culturel.

Lors de son audition du 18 février, la ministre de la culture, Mme Roselyne Bachelot, a souligné qu'au Royaume-Uni, la question culturelle n'a pratiquement jamais été abordée dans les débats relatifs au Brexit. Or, s'il est un secteur particulièrement marqué par les conséquences de cette décision, c'est bien le secteur culturel britannique au moment même où il vit un véritable drame avec la crise pandémique. L'accord signé le 24 décembre dernier préserve la souveraineté culturelle européenne et protège nos modèles de régulation, ainsi que la diversité et les droits de nos acteurs culturels face aux géants du numérique.

Toutefois, les avantages du marché intérieur et de la solidarité européenne disparaissent. Il en est ainsi de la liberté de circulation des artistes et des professionnels de la culture, désormais soumis aux règles nationales de visa et d'autorisation de travail mais aussi de la reconnaissance mutuelle des diplômes et des qualifications. Pour le secteur culturel, cette situation a des conséquences très importantes, qu'il s'agisse des architectes, des restaurateurs du patrimoine, des professeurs de danse ou encore des guides conférenciers. Ajoutons

que les ressortissants britanniques ne bénéficieront plus de certaines conditions tarifaires préférentielles pour l'accès aux établissements culturels européens, comme la gratuité pour les jeunes de moins de 26 ans dans nos musées nationaux.

L'accord ne marque cependant pas la fin de toute relation culturelle entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Ce dernier pourra continuer à bénéficier de certains programmes de financement européens en tant que pays tiers associé, comme le programme de recherche Horizon Europe, ou, s'il le souhaite, du programme Europe créative. Certaines règles pourront ainsi continuer de s'appliquer, notamment en matière de sécurité sociale afin de faciliter la mobilité des artistes et d'éviter les surcoûts et les difficultés administratives.

Mme la ministre de la culture nous a assuré être déterminée à poursuivre le dialogue afin de faciliter la circulation des artistes et des créateurs des deux côtés de la Manche, car le Brexit ne saurait rimer avec repli sur soi. Il convient désormais de bâtir une nouvelle relation entre l'Union et le Royaume-Uni dans le respect de la souveraineté et des cultures de chacun. Ce sera l'un des enjeux de la présidence française de l'Union européenne. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Annaïg Le Meur, représentante de la commission des affaires économiques.

**Mme Annaïg Le Meur.** L'Europe est le fruit d'un long travail, qui a commencé par une nécessaire reconstruction au lendemain d'une guerre ayant semé le chaos dans nos territoires. C'est un plan économique et politique défendu par des visionnaires et destiné à nous offrir un espace de paix et de protection. Ce sont vingt-sept pays qui œuvrent pour protéger et libérer notre Europe face aux défis d'aujourd'hui et de demain. Défi climatique, défi énergétique, défi migratoire, défi sécuritaire, défi sanitaire, défi économique, défense de nos valeurs communes, gestion des flux, les enjeux sont divers et d'importance. Nous avons vécu cette année le Brexit et cette volonté d'un pays ami de quitter l'Europe nous laisse le sentiment d'un perdant-perdant. Pour la députée du Finistère que je suis, c'est comme voir des cousins s'éloigner de la famille.

Je souhaite ici mettre en lumière un secteur qui me tient à cœur, la pêche, et un territoire qui est le mien mais aussi le vôtre, monsieur le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, la Bretagne. (*Sourires et exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**Mme Annaïg Le Meur.** À l'issue d'après négociations, un accord a finalement été trouvé avec le Royaume-Uni pour préserver l'activité des pêcheurs français et européens dans les eaux britanniques. On peut assurément saluer le difficile travail de négociation qui a été mené pour aboutir à un accord prenant réellement en compte la situation des pêcheurs français et européens dans l'intérêt de la nation, ou plutôt, devrais-je dire, des nations. Ces négociations me rendent optimiste quant à l'avenir de l'Europe, qui a su faire preuve d'union car, rappelons-le, seuls huit pays membres sont concernés par la pêche dans les eaux britanniques et aucune division n'est apparue entre eux.

Certains d'entre vous se demandent peut-être pourquoi tant d'énergie a été mobilisée pour défendre un secteur qui ne représente que 650 millions d'euros face aux 300 milliards d'importations britanniques à partir de l'Union européenne. La réponse est simple : pour l'Europe, il n'y a pas de petits défis. Nos partenaires se sont mobilisés pour préserver une part de notre identité, de notre économie, de notre patrimoine. Merci à eux !

Mais raisonnons au-delà du secteur de la pêche. Nous disons souvent que le Finistère, porte d'entrée géographique de l'Union européenne, est un symbole. C'est aussi un département porté par le dynamisme d'un secteur agricole et agroalimentaire qui innove, nourri par l'ambition forte de filières qui avancent, évoluent et s'adaptent. Par exemple, entre 2014 et 2020, c'est près de 1 milliard d'euros de fonds européens qui ont été investis en Bretagne pour soutenir le développement économique et l'attractivité des territoires, sans oublier le solide soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques du plan Juncker qui permet de financer des projets d'infrastructures et d'innovation, ainsi que des petites et moyennes entreprises – PME – et des entreprises de taille intermédiaire – ETI.

J'ai choisi d'illustrer mon propos en prenant la focale de la Bretagne mais je suis sûre qu'à travers chacun de vos territoires, vous pourriez, chers collègues, montrer quelle chance nous avons de pouvoir compter sur une Union européenne forte, capable de mobilisation collective dans l'intérêt général.

La crise que nous traversons témoigne de ses capacités de concertation et du poids de l'action collective. Le 11 février dernier, le Conseil européen a adopté le règlement établissant la facilité pour la reprise et la résilience – FRR. Doté de plus de 672 milliards d'euros, il est au cœur de l'effort de relance extraordinaire de l'Union européenne, une mobilisation historique pour aider les États membres à faire face aux conséquences économiques et sociales de la pandémie de covid-19.

L'Europe, c'est cette grosse machine qui entre au plus profond de nos territoires, dans nos quotidiens. En Finistère et ailleurs, son action est parfois peu perçue, mais elle est là pour sécuriser, protéger et innover.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** C'est ça ! C'est à l'hôpital public que vous pensez ?

**Mme Annaïg Le Meur.** L'Europe, c'est aussi cette entité unie qui se construit en équipe, qui s'adapte pour rester une puissance économique qui pèse dans le commerce international.

Pour toutes ces raisons, nous devons, à l'image de ses fondateurs, rester des visionnaires...

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Mais dans quel monde vivent-ils ?

**Mme Annaïg Le Meur.** ...pour préserver ensemble, à vingt-sept désormais, cet espace de paix et de protection. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires étrangères.

**M. Jean-Louis Bourlanges, président de la commission des affaires étrangères.** La cour est pleine, la cour est pleine de nos ambitions européennes. Le président Juncker avait coutume de dire qu'en Europe, nous savons tous ce que nous voulons mais que nous ne savons pas comment le faire. Tout est dans les moyens.

Regardons les objectifs, objectifs que le Président de la République appelle les opinions publiques à formaliser à travers la conférence sur l'avenir de l'Europe, et constatons comme la cour de nos désirs est pleine. Nous devons réussir l'adaptation énergétique et la décarbonation, nous devons relancer la politique migratoire, la politique d'investissement et d'innovation, l'industrie de la défense, nous devons relancer la politique de cohésion intérieure, nous devons relancer la politique de citoyenneté et la lutte en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes, nous devons

relancer la cohésion sociale et la mobilité, bref, nous devons tout faire si nous voulons répondre aux attentes de nos concitoyens.

**M. Pierre Cordier.** Exactement !

**M. Jean-Louis Bourlanges,** *président de la commission des affaires étrangères.* Face à cet énorme cahier des charges, nous voyons bien combien fragiles sont les instruments dont nous disposons. Je distinguerai trois faiblesses principales.

La première tient, il faut le reconnaître, à un relatif manque de cohésion entre les États membres. Certains, notamment au cœur continental de l'Union européenne, ont réaffirmé leur unité. Leur volonté d'agir ensemble a été la base du plan d'urgence franco-allemand qui a préfiguré le plan d'urgence de l'Union européenne mis en musique par la Commission. Nous avons vu à l'œuvre la cohésion entre la France, l'Allemagne et également les pays du sud de l'Europe, en particulier l'Italie, l'Espagne, le Portugal. Mais, à la périphérie, nombre d'États traînent des pieds, ne veulent pas aller plus loin, ou se contentent de maintenir une politique que je qualifierais de libéralo-souverainiste répugnant aux disciplines collectives. Il y a donc une fracture très importante que nous ne pouvons surmonter qu'en développant des coopérations renforcées.

La deuxième faiblesse, c'est évidemment la faiblesse institutionnelle. La démocratie communautaire, comme toute démocratie, repose sur le *demos*, l'origine populaire de la décision, et sur le *kratos*, son efficacité. Or il faut bien constater que la règle de l'unanimité paralyse.

Troisième faiblesse enfin : le manque de ressources budgétaires. Comment, monsieur le ministre, faire coïncider ces attentes multiformes, nécessaires, exigeantes et légitimes de nos concitoyens avec les moyens ? Nous attendons du Gouvernement, dans la perspective de la présidence française de l'Union européenne, qu'il se focalise sur un objet prioritaire dont nous espérons qu'il soit un levier, le levier d'Archimède qui nous permettrait, sinon de soulever le monde, du moins de soulever l'Europe. La priorité qui nous semble devoir être retenue – la présidence portugaise a fait des gestes en ce sens –, dans le cadre des ressources propres de l'Union européenne, est la mise en place de la taxe sur les transactions financières. Entendez-vous faire de cette mesure une priorité ?

Pour terminer, je vous poserai trois questions : envisagez-vous d'aboutir, sous la présidence française, à la création d'une taxe sur les transactions financières ? Envisagez-vous de passer outre l'opposition de ceux qui ne veulent pas de taxe, en instituant une coopération renforcée des pays volontaires et combien d'États membres, selon vous, sont susceptibles d'y adhérer ? Imaginez-vous, enfin, possible et souhaitable un mécanisme permettant de décharger les États, parties prenantes dans cette coopération renforcée, du montant du produit de la taxe à due concurrence pour le remboursement des dettes souscrites au titre du plan d'urgence ? Si la France se montre capable de faire prévaloir ces trois points, elle dotera l'Europe d'un formidable levier, répondant ainsi aux aspirations de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**M. Pierre Cordier.** Ça se voit que vous étiez président des jeunes gaullistes...

**M. le président.** La parole est à Mme Carole Grandjean, représentante de la commission des affaires sociales.

**Mme Carole Grandjean.** « Nous avons utilisé toute la force des vingt-sept pour donner à tous les vingt-sept une chance pour l'avenir. » C'est par ces mots que la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen a conclu, le 16 septembre 2020, la présentation de sa vision pour une Europe sortant plus forte de la pandémie. À la faveur de la crise de la covid-19 qu'elle affronte de façon unie, mais aussi du Brexit et du plan de relance, l'Europe a marqué une nouvelle étape dans sa construction sociale et économique.

Depuis l'adoption en 2017 du socle européen des droits sociaux, l'Europe s'engage autour d'un programme commun : la conciliation entre économie et social, la valorisation des compétences et la facilité de circuler, travailler, vivre au sein de ce marché commun. Le socle européen, ce sont vingt principes partagés réunis au sein de grandes thématiques comme l'égalité des chances et l'accès au marché du travail, des conditions de travail équitables, la protection sociale ou encore la responsabilité sociale en entreprise. Notre ambition commune est de relever, ensemble, les défis de demain tels que la globalisation, le vieillissement de nos populations, la numérisation, les mobilités renforcées et la transition environnementale.

Il nous appartient désormais d'analyser les causes, les impacts et les enjeux pour l'Europe et nos concitoyens, du tremblement européen qu'est le Brexit. Alors que le Royaume-Uni appliquait les règles de coordination des systèmes de sécurité sociale avec la France, comme avec les autres États de l'Union européenne, de nouvelles dispositions doivent être prises. Quelles en seront les incidences sur les pensions de retraite, sur l'invalidité, sur le décès, sur les accidents du travail, sur les maladies professionnelles ? Quelle couverture de santé instaurer pour les Britanniques résidant dans l'Union européenne ou, inversement, pour les ressortissants de l'Union habitant au Royaume-Uni ? Quelle protection sociale pour les travailleurs détachés outre-Manche ?

Le 24 décembre 2020, l'Union européenne et le Royaume-Uni sont parvenus à un accord sur le commerce et la coopération. En attendant sa ratification par le Parlement européen dans le courant de l'année 2021, il est entré en vigueur.

En matière de sécurité sociale, l'accord vise à garantir un certain nombre de droits aux citoyens de l'Union européenne et aux ressortissants britanniques. La libre circulation des Européens a pris fin au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la carte européenne d'assurance maladie n'est plus valable et les permis de conduire nationaux ne sont plus reconnus. Les Européens souhaitant travailler au Royaume-Uni doivent désormais obtenir un visa de travail, conditionné à une offre d'emploi et une proposition de salaire minimum annuel équivalent à environ 30 000 euros.

Le travail mené porte les marques d'une sortie concertée et ordonnée dont le défi réside désormais dans le contrôle effectif et le suivi démocratique des dispositions entrées en vigueur. Je sais la vigilance de nos collègues parlementaires européens en la matière et l'Assemblée devra y prendre toute sa part.

À l'échelle européenne, l'actualité implique l'analyse objective de la stratégie vaccinale de l'Union – laquelle a été pointée du doigt par de nombreux commentateurs pressés de trouver des responsables de ce qu'ils considèrent, à tort, comme un échec ; or, je le dis sans détour, c'est mal connaître le sujet.

À l'origine, plusieurs grands pays européens, dont la France, l'Allemagne et l'Italie, avaient entamé une négociation avec les producteurs de vaccins et signé de premiers



accords avant de transmettre le flambeau à la Commission européenne, afin de rendre effective la solidarité entre États membres. Ils ont imposé à la Commission, dans sa stratégie de négociation, de maîtriser les prix. Et le pari a été tenu : l'Europe paye ses vaccins 25 % moins cher que les États-Unis. Les pays membres ont également obtenu qu'on tienne les industriels pour responsables en cas de problèmes liés aux vaccins alors que d'autres pays semblent avoir accepté de garantir les fabricants contre tous risques de défaut de leurs produits. Certains, encore, ont décidé de céder les données de santé de leur population. Tel n'a pas été le choix de l'Union européenne et je m'en félicite.

En outre, l'Europe participe à l'effort international de couverture vaccinale, grâce à son industrie qui exporte une partie de sa production. Certes, cela ne fait pas les titres des journaux et pourtant cela fait l'honneur de la France et de l'Europe, de nos partenaires allemands en particulier. Par cet acte fort, l'Europe dit non au nationalisme vaccinal.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Entendre des trucs pareils !

**Mme Carole Grandjean.** Dans la stratégie vaccinale européenne, il y a bien sûr une amplification industrielle à défendre et elle est enclenchée. Mais il y a d'abord eu une réponse solidaire qu'il convient de souligner et de saluer. La solidarité internationale, c'est aussi l'Europe qui la porte. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la présidente de la commission de la défense nationale et des forces armées.

**Mme Françoise Dumas, présidente de la commission de la défense nationale et des forces armées.** L'année 2020 a illustré le fait que la compétition stratégique et la concurrence militaire s'imposaient désormais à l'Europe. L'unilatéralisme américain, les guerres hybrides russes, l'aventurisme turc et l'expansionnisme chinois ont sonné le glas d'une époque, celle des promesses de paix des années 1990, déjà bien compromises par le terrorisme islamiste.

L'Europe doit tirer les leçons de ce nouvel environnement géostratégique. Pour demeurer un acteur de paix, cette noble ambition qui motiva sa création, l'Union européenne doit désormais s'affirmer comme puissance. Le risque existe, en effet – il faut en être conscient –, d'un déclassement de la France et de l'Europe. Et pour y faire face, la coopération européenne en matière de défense apparaît comme la réponse la plus efficace, complétée au besoin par des coopérations bilatérales, franco-allemande ou franco-britannique.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** L'Europe de la guerre, c'est une trouvaille ça !

**Mme Françoise Dumas, présidente de la commission de la défense nationale et des forces armées.** À l'automne 2017, la Revue stratégique de défense et de sécurité nationale a affirmé clairement et de manière inédite que la France n'envisageait plus de développer seule certaines capacités indispensables à ses forces armées, mais les concevrait désormais dans un cadre européen. En décembre de la même année, sous l'impulsion de la France et de l'Allemagne, une coopération structurée permanente européenne a vu le jour dans le domaine de la défense, impliquant vingt-cinq États membres. Quarante-cinq projets collaboratifs ont été entérinés dans ce cadre et sont éligibles à un financement du fonds européen de la défense, dont le budget a été fixé à 7 milliards d'euros pour la période 2021-2027, soit un sixième du budget de recherche et de développement de défense des États membres et du Royaume-Uni.

Autre fait majeur, à l'initiative du Président de la République, plusieurs États européens, incluant le Danemark et le Royaume-Uni, ont adhéré en juin 2018 à l'initiative européenne d'intervention, qui constitue un cadre particulièrement souple permettant aux pays qui le souhaitent de développer une culture stratégique commune.

Ces initiatives sont à saluer mais les difficultés s'amoncellent. Comme l'ont mis en évidence nos collègues Natalia Pouzyreff et Michèle Tabarot dans les conclusions du rapport de la mission d'information sur la coopération structurée permanente, les engagements pris par les États membres ne sont pas tous tenus. En outre, le grand nombre de projets adoptés fait peser un risque de dilution sur cet embryon de politique européenne, alors même que l'OTAN – Organisation du traité de l'Atlantique nord – demeure l'unique horizon de la politique de défense de nombreux États, tout comme l'achat de matériels américains celui de leur politique d'équipement.

En matière de coopération capacitaire franco-allemande, les projets en cours – notamment le char et l'avion du futur – constituent des programmes structurants tant pour les armées que pour les filières industrielles de défense. Les négociations sur les prochaines étapes de ces programmes n'ont pas encore abouti et visent à obtenir un juste équilibre entre les intérêts industriels français et allemands, tout en assurant la logique du « meilleur athlète » qui est la seule capable d'assurer, dans la durée, la maîtrise des coûts et des délais. Un accord bénéfique aux différentes parties, même s'il est complexe par nature et qu'il faut l'aborder sans naïveté, semble en bonne voie.

Enfin, le Brexit fait planer une incertitude sur l'avenir de la coopération franco-britannique en matière de défense. Comme l'ont souligné nos collègues Jacques Marilossian et Charles de la Verpillière dans leur rapport d'information retraçant le bilan des accords de Lancaster House, dont le dixième anniversaire a été célébré en novembre dernier, l'enjeu est pourtant de taille. Les deux pays représentent 60 % des dépenses européennes de défense et 80 % des dépenses de recherche et développement dans ce domaine. Le Royaume-Uni est le seul autre pays européen à avoir à la fois la capacité et la volonté de mener des opérations militaires, y compris de combat, là où leurs intérêts l'exigent, là où la présence de l'Europe est attendue, souhaitée et soutenue. Nous ne pouvons pas nous passer de cet allié qui vient d'ailleurs d'annoncer une nouvelle hausse de son budget de défense de 18 milliards d'euros sur quatre ans.

L'Europe demeure donc un combat politique, que l'on ne peut repousser à un horizon toujours plus lointain. J'attends avec impatience la tenue d'un nouveau sommet franco-britannique qui permettra de dessiner le futur des accords de Lancaster House. Mais nous devons faire davantage. L'adoption d'une boussole stratégique européenne, prévue au cours du premier semestre 2022, pendant la présidence française, sera notamment l'occasion d'une analyse commune des menaces, analyse qui permettra de définir les orientations stratégiques, de déterminer les instruments et les capacités dont l'Union européenne a besoin.

En attendant, la France doit continuer à jouer un rôle moteur en maintenant la trajectoire définie par la loi de programmation militaire – LPM – et en préparant une future loi de programmation aussi ambitieuse que l'actuelle. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie**, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je tiens tout d'abord à saluer la tenue de ce débat consacré à l'Europe, dans le contexte actuel et à quelques mois de la présidence française de l'Union européenne, qui débutera en janvier 2022.

L'Europe, comme la France, a pris un engagement clair et l'assume, celui de sortir de cette crise sanitaire, économique et sociale par une transition verte et des investissements bas carbone, afin de construire une Europe plus durable et plus résiliente.

Les enjeux environnementaux font donc partie des grandes priorités de l'agenda de l'Union européenne, de nombreux sujets relevant directement des compétences des commissions de l'Assemblée : mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe, projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, réforme de la politique agricole commune – PAC –, taxonomie verte ou encore révision des lignes directrices sur les pesticides... autant de défis que l'Union européenne va devoir relever dans les mois et années à venir.

L'Europe a évidemment un rôle majeur à jouer pour accélérer la transition écologique et climatique ; la présidente de la Commission européenne semble d'ailleurs convaincue de cette nécessité, même si ce mouvement rencontre encore des résistances de la part de certains États membres.

Le déploiement du *European Green Deal* – le pacte vert pour l'Europe – se poursuit avec la création ou le renforcement de plus de cinquante législations européennes d'ici à la fin 2022. Jamais l'Europe n'a donné autant d'élan à la transition écologique et climatique.

La France se place parmi les leaders de l'action climatique en Europe, en contribuant activement à une véritable intégration des questions environnementales dans les politiques de l'Union. L'action engagée au niveau européen depuis 2017 lui a d'ailleurs permis de remporter plusieurs batailles, comme celle de la création de la « banque du climat ». L'objectif de neutralité climatique en 2050, défendu initialement par la France et deux États membres, est devenu le nouvel objectif européen. Les plans de relance de l'Union européenne et de la France, qui prévoient d'affecter 30 milliards d'euros à la relance verte en favorisant les investissements bas carbone, sont même classés deuxième et troisième plans les plus favorables au climat par le dernier rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement.

Cette position de leader sur la scène européenne et internationale tire sa légitimité des engagements très ambitieux pris par la France sur son propre territoire. Avec le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui sera examiné à l'Assemblée à partir du 8 mars, la France confirmera, une nouvelle fois, son rôle moteur dans la lutte contre le dérèglement climatique. Ce texte, issu des propositions de la convention citoyenne pour le climat, constitue un élément essentiel de l'action globale que nous menons depuis 2017 pour accélérer la transition écologique et réduire nos émissions de gaz à effet de serre. La France sera ainsi le premier État européen à interdire la location de « passoires thermiques » à l'horizon de 2028, le seul à aller si loin en matière d'affichage environnemental... (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe Dem.)

**M. Pierre Cordier.** De l'affichage ! C'est tout à fait ça !

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie**, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. ...l'un des seuls à supprimer les vols court-courriers quand une alternative en train existe, et le seul à réglementer la publicité pour les produits les plus polluants. Certaines mesures du projet de loi sont même saluées par les Verts allemands, qui attendent que leur pays s'en inspire. Cette initiative inédite de participation citoyenne concernant le climat pourrait même être reproduite à l'échelle mondiale dans la perspective de la COP 26 – conférence des Nations unies sur le changement climatique – qui devrait se tenir à Glasgow en novembre 2021, prochaine étape déterminante pour la concrétisation des engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris.

Si les politiques environnementales et climatiques supposent la construction d'un consensus avec nos concitoyens, elles impliquent aussi, et surtout, de créer du consensus aux niveaux européen et international. Le Président de la République a ainsi souhaité soumettre certaines propositions de la convention citoyenne là où elles auront encore plus d'impact, c'est-à-dire au niveau européen.

Nous le savons : les défis environnementaux se posent à une échelle qui dépasse les territoires nationaux, et nécessitent une réponse collective et coordonnée. La présidence française du Conseil de l'Union européenne, au premier semestre 2022, permettra d'aller plus loin dans plusieurs dossiers fondamentaux. La France sera en première ligne pour défendre l'instauration d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, qui permettra d'agir concrètement sur notre empreinte carbone, sans favoriser les distorsions de concurrence au sein de l'Union. La France sera sur tous les fronts de la transition pour répondre à l'urgence climatique et lutter contre la déforestation importée, mais également pour lutter contre les accords commerciaux qui ne respectent pas nos normes environnementales.

**M. Jimmy Pahun.** Très bien !

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie**, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est bien ce que nous ferons à travers le projet de loi « climat et résilience », qui permettra de mettre en œuvre une transition juste, ambitieuse et acceptable pour l'ensemble de nos concitoyens. Tel est notre objectif, et tel sera notre défi collectif. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, représentante de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Je vous prie, tout d'abord, d'excuser l'absence de M. Éric Woerth, président de la commission des finances, qui est retenu ailleurs. Conformément au souhait de la conférence des présidents, la commission des finances a consacré, en ce début d'année, deux auditions aux conséquences du Brexit. La première a été organisée avec la commission des affaires économiques et la commission des affaires européennes. Nous y avons reçu M. Michel Barnier, responsable de la négociation du retrait britannique de l'Union européenne – ce fut d'ailleurs l'occasion de le féliciter pour la conclusion d'un accord dans un contexte délicat.

**M. Pierre Cordier.** Très juste !

**Mme Marie-Christine Dalloz.** La seconde nous a permis d'entendre M. Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des comptes publics, sur les conséquences budgétaires et financières du Brexit.

Ces auditions ont mis en lumière plusieurs questions complexes posées par la nouvelle relation avec le Royaume-Uni. L'exemple le plus concret est le transport des marchandises : le rétablissement des formalités douanières suscite, en effet, des frictions aux frontières entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Nous pouvons nous féliciter de l'instauration, à la frontière française, d'un système informatique baptisé « frontière intelligente », qui sélectionne, en amont du franchissement de la frontière, les véhicules devant se présenter aux douanes pour un examen complémentaire, mais le Royaume-Uni est, pour sa part, moins bien préparé. M. Olivier Dussopt l'a rappelé : des dysfonctionnements ont été constatés à la frontière britannique, et l'entrée en vigueur des formalités douanières du côté britannique a été repoussée au 1<sup>er</sup> juillet 2021. Nous ne sommes donc pas à l'abri de mauvaises surprises.

De même, si l'absence de droits de douane sur les produits qui transitent entre nos deux pays est essentielle pour ne pas pénaliser nos entreprises, soyons conscients que les entreprises françaises importatrices et exportatrices connaîtront des difficultés liées à l'accomplissement obligatoire de nouvelles formalités administratives. Il conviendra de se montrer très vigilant quant aux règles qu'adoptera le Royaume-Uni : le principe de non-régression devra être strictement respecté ; il n'est pas question de tolérer qu'aux portes de l'Europe, un pays dérégulé inonde notre territoire de marchandises sans droits de douane.

Je ne reviendrai pas sur les accords trouvés dans les autres domaines, comme l'agriculture ou la circulation des personnes. Permettez-moi toutefois de saluer l'accord sur la pêche, qui prévoit une diminution de 25 %, en valeur, des prises européennes dans les eaux britanniques à l'horizon de 2026. Il préserve les intérêts des pêcheurs européens, et sa révision devra faire l'objet d'une vigilance particulière.

Cependant, tout n'est pas fait. Ainsi, les services financiers ne figurent pas dans l'accord de décembre 2020 : les Britanniques ont donc perdu le passeport financier qui permettait à leurs établissements financiers d'exercer sur le continent. Si une équivalence de normes temporaire a été accordée aux chambres de compensation, l'attribution des prochaines équivalences s'effectuera au cas par cas : cela pourrait constituer un facteur puissant pour inciter les sociétés financières à installer leurs services directement dans le marché intérieur, notamment – pourquoi pas ? – en France.

Enfin, le départ d'un État membre est coûteux. Pour la France, le rétablissement de la frontière a par exemple conduit à embaucher 700 douaniers, 177 policiers aux frontières et 466 agents chargés des contrôles sanitaires et phytosanitaires. Ce sont donc plus de 1 300 équivalents temps plein qui ont été créés, et ces coûts seront pérennes.

La contribution de la France au budget de l'Union augmente elle aussi significativement à cause du Brexit : en 2021, le prélèvement sur recettes au profit de l'Union européenne a crû de 4,6 milliards d'euros.

Au-delà de ces considérations budgétaires, la transformation d'un État membre en un État tiers nous appauvrit ; elle nous prive de ses ressources, et limite les échanges humains entre nos territoires. Si la volonté des Britanniques doit être respectée, nous ne pouvons que déplorer que le Royaume-Uni ait choisi de se développer hors de l'Union. Il est vital que ce départ ne signe pas le début d'un affaiblissement de la construction européenne.

**M. Pierre Cordier.** Surtout pas !

**Mme Marie-Christine Dalloz.** La France a un rôle à jouer en ce sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pieyre-Alexandre Anglade, représentant de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** La grave crise sanitaire, sociale et économique que nous traversons est évidemment loin d'être derrière nous – les circonstances que nous vivons en France, comme partout en Europe, nous le rappellent quotidiennement. Malgré les épreuves, les vingt-sept se sont montrés, ces derniers mois, plus unis que jamais : plus unis que jamais lorsqu'ils se sont accordés sur un plan de relance de 750 milliards d'euros ; plus unis que jamais, aussi, quand il a fallu sécuriser, en commun, 2 milliards de doses de vaccins ; plus unis que jamais, enfin, face au Brexit. C'est précisément cette unité qui nous a permis d'obtenir des résultats significatifs dans l'accord conclu entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Si le Brexit a constitué un défi majeur pour le projet européen, ces dernières années, nous n'en sommes pas moins sortis par le haut.

**M. Philippe Gosselin.** Michel Barnier a été excellent !

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** Il est vrai que le négociateur, M. Michel Barnier, a joué un rôle prépondérant. Cet accord embrasse de nombreux sujets, et touche directement aux travaux de la commission des lois dans ses volets relatifs à la coopération judiciaire et à la sécurité intérieure.

En matière de coopération judiciaire, d'importants compromis ont été trouvés pour limiter les conséquences du Brexit. Le mandat d'arrêt européen, par exemple, qui avait prouvé son efficacité, ne pourra plus être utilisé avec le Royaume-Uni, mais sera remplacé par un mécanisme proche : une procédure d'extradition rapide, similaire à celle du cadre européen, sera ainsi instaurée avec le Royaume-Uni. Autre exemple, si le Royaume-Uni ne participe plus aux activités de l'agence Eurojust – unité de coopération judiciaire de l'Union européenne –, un magistrat de liaison britannique restera présent au sein de l'agence, comme nous l'a rappelé le garde des sceaux lors de son audition. En matière de gel et de confiscation d'avoirs, ainsi que d'échange d'informations relatives aux condamnations pénales, l'accord prévoit également des dispositions proches du droit européen en vigueur.

Pour ce qui est de la sécurité intérieure, le Brexit n'aura pas, non plus, de conséquences négatives sur notre relation bilatérale. Toutefois, le ministre de l'intérieur a signalé, lors de son audition par la commission des lois, que certains enjeux restaient en suspens et feraient l'objet de nouvelles discussions dans un avenir proche – citons notamment la question migratoire, qui ne figurait pas dans le mandat de négociation confié à l'Union européenne. En conséquence, le règlement de Dublin III, qui prévoit que le pays responsable de l'instruction d'une demande d'asile est le pays d'entrée, ne s'applique plus au Royaume-Uni. Les Britanniques souhaiteraient conclure un accord bilatéral avec la France à ce sujet ; or, comme l'a souligné le ministre de l'intérieur, nous devons trouver un accord global entre les vingt-sept et le Royaume-Uni en la matière.

L'unité dont nous avons fait preuve face au Brexit nous a permis d'obtenir des résultats significatifs – il faut saluer, à ce titre, le travail mené par le négociateur, mais aussi par le gouvernement français, qui a constamment cherché à faire prévaloir l'unité européenne. Cette même unité doit nous

guider en ce qui concerne deux sujets majeurs, au cœur des débats liés à la crise, et qui devraient animer les discussions de la commission des lois : la gestion des frontières au sein de l'espace Schengen, d'une part, et le pass sanitaire, de l'autre, dont la Commission européenne, avec le mandat des États membres, s'est saisie ces derniers jours.

Voilà un an que les États européens ont réintroduit des contrôles aux frontières intérieures de l'espace Schengen, souvent de façon désordonnée et non concertée, en dépit de l'important travail de coordination mené par la France – nous l'avons encore vu ces derniers jours à la frontière allemande. Voilà un an que ces mesures pèsent très lourdement sur les vies de millions de citoyens français et européens qui ont construit leur vie professionnelle, étudiante ou familiale dans une zone transfrontalière ou dans un autre État membre. Aujourd'hui encore, certains États prennent des mesures qualifiées de disproportionnées par la Commission européenne : la semaine dernière, ils ont été cinq ou six à être rappelés à l'ordre. Je pense en particulier à la Belgique, État frontalier qui interdit, depuis le 27 janvier, tous les voyages non essentiels depuis et à destination d'un autre pays.

S'il appartient évidemment à chaque pays de prendre les mesures qu'il estime nécessaires pour protéger sa population, il n'en demeure pas moins que des mesures excessives aux frontières abîment la confiance entre les États et les citoyens européens. En la matière, ma conviction est claire : lorsqu'on parle des frontières intérieures de l'Union, c'est à l'échelle de l'Europe que les mesures doivent être prises, car c'est dans cet espace que nous avons construit nos libertés, et c'est dans cet espace que nous aurons à construire, dans les mois et les années à venir, les moyens de nous protéger. Il n'est pas acceptable qu'un citoyen français ou européen, établi à Bruxelles ou ailleurs en Belgique, ne puisse pas regagner la France au motif que l'État dans lequel il réside le lui interdit. C'est une expérience profondément douloureuse et injuste pour de nombreux Français qui résident en Belgique, citoyens habitués à vivre au quotidien le principe fondateur de l'idée européenne qu'est la libre circulation.

J'en viens au pass sanitaire. Dans la crise brutale que nous vivons, nous devons donner des perspectives claires à nos concitoyens et préparer l'avenir. Cela implique nécessairement d'entamer un débat sur le pass sanitaire. Sur ce sujet, comme sur celui des frontières, nous devons avoir une approche commune avec les vingt-sept. Si nous voulons retrouver une vie plus normale dans les semaines à venir, profiter des lieux qui font notre vie sociale – lieux de culture, cafés, restaurants –, des événements sportifs ou encore voyager de nouveau en Europe,...

**M. Philippe Gosselin.** Et des doses de vaccin en nombre suffisant !

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** ...nous devons envisager tous les outils susceptibles de nous préparer à la réouverture. À cet égard, le pass sanitaire – qui n'est pas le passeport vaccinal – est évidemment l'un des outils sur lesquels nous devons travailler.

**M. Philippe Gosselin.** C'est l'un des éléments !

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** Ce débat sera difficile et posera de nombreuses questions techniques, politiques et juridiques, mais nous devons le mener tous ensemble. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et Dem.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Thillaye, présidente de la commission des affaires européennes.

**Mme Sabine Thillaye, présidente de la commission des affaires européennes.** Je me réjouis que le débat d'aujourd'hui porte sur les questions européennes. La pandémie que nous traversons a mis en lumière la prégnance de l'action de l'Union et il est logique que des discussions soient enfin menées sur le sujet au sein de notre hémicycle. Mais l'Union européenne existe et structure nos vies au-delà des crises.

Avec la perspective de la présidence française du Conseil de l'Union européenne, il nous faut aller plus loin tant sur le fond que sur la forme. Au premier semestre 2022, notre pays pourra faire valoir les priorités si bien rappelées par notre collègue Jean-Louis Bourlanges et animer des discussions, à l'échelon européen, sur tous les grands sujets. Nous devons prendre conscience de l'importance de cette échéance et trouver les meilleurs moyens de nous mobiliser pour faire vivre l'Europe dans nos territoires. L'Europe doit être repolitisée pour qu'elle ne perde pas sa substance, son intérêt, sa force. En cela, nous parlementaires avons un vrai rôle à jouer pour accélérer l'europeanisation des politiques françaises.

Les traités européens donnent une place importante aux parlements nationaux pour évaluer l'activité législative européenne. Nous devons nous saisir le plus activement possible des possibilités qui nous sont offertes. Cette fonction d'évaluation passe notamment par l'organisation de nombreuses réunions interparlementaires, au premier rang desquelles, bien entendu, on pourra citer la Conférence des organes spécialisés dans les affaires communautaires, qui rassemble les commissions des affaires européennes de tous les parlements nationaux et les représentants du Parlement européen. Mais ce n'est pas la seule. Nous organisons aussi plusieurs conférences interparlementaires thématiques en lien avec les priorités de la présidence française. Les dernières présidences, portugaise et allemande notamment, ont réussi à faire jouer leur rôle aux parlements nationaux malgré la pandémie et les restrictions de déplacement. Des auditions ont permis de faire le bilan de chaque présidence dans ce contexte exceptionnel.

Ces exemples doivent nous conduire à réfléchir en amont à la place que l'Assemblée se donnera durant la présidence française. D'abord, des débats en séance publique doivent être organisés beaucoup plus régulièrement sur les sujets européens. Des séances comme celle d'aujourd'hui doivent s'inscrire dans la durée.

**M. Jean-Louis Bourlanges, président de la commission des affaires étrangères.** Bravo !

**Mme Sabine Thillaye, présidente de la commission des affaires européennes.** Au cours de la présidence française, il sera impératif, selon moi, de réserver un contingent important des questions au Gouvernement à l'Europe, faute de quoi le contrôle de l'exécutif restera insuffisant. En parallèle, il serait souhaitable que des débats soient organisés en séance publique en amont des conseils européens. L'Assemblée l'a déjà pratiqué, ce qui est régulièrement le cas au Sénat. Ces débats doivent permettre au Gouvernement de défendre sa position au sein du Conseil européen, et à chaque groupe politique de défendre sa vision de l'Europe. Les conseils européens constituent désormais des moments cruciaux pour l'Union européenne et nous devons trouver les moyens de nous associer à ces événements.

Il semble que ce format, l'organisation de débats en amont des conseils, pourrait être le bon. En outre, les commissions permanentes pourraient aussi se saisir de sujets européens en auditionnant, en amont des réunions du Conseil de l'Union européenne, le ministre concerné. Cela permettra, là aussi, un contrôle étroit et efficace par notre assemblée. Le ministre qui

présidera sa formation du Conseil pourrait ainsi connaître la position de chaque groupe sur le sujet relevant de sa compétence. Les différents commissaires européens pourraient aussi être auditionnés régulièrement par l'Assemblée nationale, afin qu'ils rendent compte de leur action et de leurs objectifs, en particulier durant notre semestre de présidence.

La commission des affaires européennes, jouant son rôle de vigie, est en lien régulier avec les institutions européennes. Dans le même ordre d'idées, nous invitons régulièrement les parlementaires européens à nos réunions, de même que les élus des autres parlements nationaux. Les autres commissions pourraient agir de même.

Je tiens par ailleurs à appeler votre attention, chers collègues, sur le fait que la présidence française se déroulera au premier semestre 2022, c'est-à-dire en pleine période électorale. Nous ne devons pas pour autant abandonner notre rôle de contrôle. C'est pourquoi il me paraît indispensable que nos débats les plus importants, en particulier les conférences interparlementaires, soient organisés au début de la suspension des travaux de l'Assemblée, soit au début du mois de mars. La présidence française nous donne une occasion exceptionnelle pour nous saisir de ces enjeux et pour faire de l'Europe le centre de nos débats. Nous, parlementaires nationaux, devons être le lien entre l'Europe et les territoires. Reconnecter les citoyens aux institutions européennes est un enjeu de la Conférence sur l'avenir de l'Europe qui devrait aboutir pendant la présidence française.

Dans dix ans, quelle Europe aurons-nous construite, et autour de quelles priorités? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** Nous en venons aux inscrits.

La parole est à Mme Nicole Trisse.

**Mme Nicole Trisse.** La question européenne est plus que jamais d'actualité au regard de la grave crise sanitaire que l'ensemble des pays européens traverse. En France, nous avons souvent la regrettable habitude de regarder l'Europe d'un ?il lointain ou soupçonneux. Nous admettons à bas mots ses bienfaits, mais nous sommes prompts à critiquer ses imperfections. Nous paraissions éloignés de l'Europe alors qu'elle agit pourtant très souvent sur notre quotidien.

Je parle ici en tant que députée mosellane, un territoire qui, comme chacun le sait, a connu les soubresauts de l'histoire, un département jadis écartelé entre la France et l'Allemagne et qui vit aujourd'hui pleinement l'intégration européenne au sein d'un bassin de vie transfrontalier. Chez nous, l'Europe n'est pas une question théorique, ni un concept flou, ni même un thème lors d'une conférence à Bruxelles, c'est notre vie de tous les jours, la possibilité de nous déplacer par-delà les frontières sans restriction, d'échanger, de coopérer, de vivre avec nos voisins. Les frontières, chers collègues, c'est bien simple : chez nous, elles n'existent pas ou, pour être tout à fait exacte, elles n'existaient plus jusqu'à l'apparition de la covid-19.

J'entends témoigner de ce qui se passe lorsqu'on remet en cause les acquis européens. Pendant le premier confinement, les autorités allemandes avaient brutalement fermé les frontières entre la Moselle et l'Allemagne. Notre bassin de vie commun s'est soudainement retrouvé coupé en deux : plus de possibilité d'aller travailler en Allemagne, d'aller se faire soigner, d'y faire ses courses, d'aller voir ses amis, sa famille. Une grande colère s'est emparée de la population, la défiance entre Allemands et Français s'est installée et les démons du passé ont brièvement ressurgi. Ce sentiment de colère, monsieur le ministre, je ne vous cache pas qu'il est de

nouveau présent ces derniers jours. L'idée d'imposer la réalisation de tests PCR de moins de quarante-huit heures, y compris pour nos travailleurs frontaliers et pour les enfants scolarisés, pour entrer en Allemagne suscite beaucoup d'inquiétude et d'incompréhension. Les meilleures intentions peuvent engendrer les pires conséquences. L'Europe, pourtant, est une source inépuisable de solidarité en temps de crise. Je rappelle que nos amis allemands ont accueilli des malades français dans leurs services de réanimation pour éviter la saturation de nos hôpitaux. Grâce à eux, plusieurs dizaines de patients français ont ainsi été sauvés au printemps dernier. C'est ça, pour moi, la solidarité européenne !

J'entends, ici et là, certains qui affirment que la France vaccinerait mieux et plus vite si elle se débrouillait seule. Le Rassemblement national manie ici l'art de la désunion et de la désinformation mieux que personne.

Refaisons l'historique, chers collègues. Pourquoi avons-nous laissé la Commission européenne centraliser les commandes de vaccins ? Précisément pour ne pas créer de concurrence entre les gros et les petits pays de l'Union européenne, pour ne pas provoquer une course aux vaccins délétère pour notre unité. Après une affligeante course aux masques, une course aux vaccins entre pays européens aurait été un très mauvais symbole. Le Président de la République l'a redit en Conseil européen la semaine dernière : notre sort est lié et nous avons intérêt à agir ensemble. La Commission européenne a donc négocié l'approvisionnement de vaccins approuvés et sécurisés. Non seulement nous les achetons moins cher que les Britanniques et les Américains, mais ils sont produits sur le sol européen. Je rappelle que c'est loin d'être le cas de tous les pays du monde. Tout n'est pas parfait pour autant. Nous avons été tributaires de retards de livraisons en février et cela a pu ébranler la confiance dans nos capacités de vaccination. Il n'empêche, la Commission européenne a su imposer une augmentation de la production auprès des fournisseurs. L'objectif reste de vacciner 70 % des adultes européens d'ici à la fin de l'été. Cet objectif est ambitieux, mais s'il est atteint alors plusieurs centaines de millions de personnes auront été vaccinées en l'espace de huit mois.

La solidarité européenne doit également s'exprimer sur le sujet du moment, à savoir le passeport vaccinal, à ne pas confondre avec le pass sanitaire. Pour ce qui est du passeport vaccinal, soyons très prudents tant que le vaccin n'est pas accessible aux Français quel que soit leur âge et, surtout, ne raisonnons pas uniquement en songeant au tourisme. Chaque jour, en Moselle, des dizaines de milliers de travailleurs français ou allemands passent indifféremment d'un pays à l'autre ; c'est notre quotidien. Le bouleverser davantage par un passeport vaccinal non accessible à l'ensemble de la population serait dangereux. Cette réponse, comme souvent, doit être coordonnée et européenne. N'agissons pas seuls, au risque de fragiliser notre unité et, à travers elle, notre souveraineté nationale.

Chers collègues, alors que nous affrontons la plus grave crise sanitaire depuis 1945, la question n'est pas de savoir où est l'Europe, la seule question, la vraie question, c'est de savoir comment la rendre toujours plus efficace, plus accessible et plus solidaire. C'est la position que j'exprime ici au nom de mon groupe et comme députée d'un territoire lié à l'Europe par son histoire, ses valeurs et ses habitants. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Henri Dumont.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Après cinq ans d'après négociations, la triste saga du Brexit a pris fin avec l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier, de l'accord de commerce et de coopération entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Le groupe Les Républicains tient à féliciter et à souligner l'action déterminante de Michel Barnier dans les négociations successives (*MM. Philippe Gosselin et Jean-Louis Boulanger applaudissent*), sachant préserver l'unité des États membres en recherchant le consensus dans le cadre des lignes directrices fixées par chaque pays, ayant aussi toujours en tête les préoccupations exprimées par l'Assemblée, en particulier le sort des pêcheurs et la préservation de la fluidité du trafic dans les ports et *via* le tunnel sous la Manche.

Si cet accord est un bon accord, il comporte néanmoins certains points sur lesquels nous devons rester vigilants. Le premier concerne le secteur de la pêche : la clause de revoyeur dans cinq ans fait peser sur nos marins pêcheurs une incertitude dévastatrice sur leur compétitivité et leurs investissements futurs. Le Gouvernement doit dès à présent s'engager à garantir les pertes potentielles, mais aussi se préparer à engager un véritable bras de fer avec nos voisins britanniques. Le deuxième point concerne la situation de nos étudiants privés d'Erasmus au Royaume-Uni, nos voisins ayant fait le choix de se retirer de ce programme pour lancer le leur. Il serait néanmoins intolérable d'empêcher les étudiants français et européens d'étudier dans un pays anglophone. Il est donc nécessaire, sur le plan européen, d'accompagner les universités irlandaises afin qu'elles bénéficient de plus de places Erasmus et d'imaginer un système d'échanges bilatéraux entre établissements français et britanniques.

Par ailleurs, je ne peux que regretter que la France ait fait le choix délibéré de ne pas intégrer les questions migratoires dans les négociations. Sortis des accords de Dublin, nos voisins vont attirer tous ceux qui ont déjà effectué une demande d'asile en Europe, ne craignant plus d'être renvoyés vers le pays chargé de l'étude de cette demande ou de première entrée. Ces migrants s'ajouteront donc à ceux déjà présents le long des côtes de la Manche et de la mer du Nord, en particulier dans ma circonscription de Calais où ils seraient alors aux mains des passeurs, risquant leur vie pour traverser sur des radeaux de fortune. Sortis des accords de Dublin, les Britanniques s'exonèrent aussi du même coup de leur obligation morale de réunification familiale et de prise en charge de certains mineurs isolés.

Enfin, le Gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que la divergence normative inhérente au Brexit ne se transforme pas en un dumping social, fiscal et environnemental au détriment de nos entreprises européennes et françaises.

**M. Philippe Gosselin.** Le risque est sérieux !

**M. Pierre-Henri Dumont.** En aucun cas nous ne pouvons tolérer la création d'un Singapour-sur-Tamise à trente kilomètres de nos côtes avec, qui plus est, un accès quasi illimité à nos marchés. *Brexit means Brexit*, Brexit signifie Brexit dans les deux sens.

Monsieur le ministre, chers collègues, personne ne croyait au Brexit ; or, désormais, le Royaume-Uni n'est plus membre de l'Union européenne. Je lance un avertissement solennel : les causes structurelles du Brexit n'ont pas disparu, bien au contraire, elles ont même été renforcées par la crise sanitaire. Dans la course aux vaccins, le Royaume-Uni a su faire mieux que l'Union européenne. Ainsi, plus de 20 millions de Britanniques ont reçu une première dose, contre 3 millions de Français. Cette différence enfonce un coin dans l'affirmation selon laquelle à plusieurs nous serions forcément et tout

le temps plus efficaces que seuls. Incapable de vacciner aussi vite que le Royaume-Uni, l'Union européenne a également échoué à fournir aux pays de l'ancien bloc communiste non-membres de l'Union les doses de vaccin nécessaires, jetant ces pays dans les bras des Russes et des Chinois. C'est aussi une défaite géostratégique.

Une autre cause du Brexit n'a toujours pas été traitée comme il se doit : il s'agit de la question migratoire. Le futur pacte sur la migration et l'asile ne permettra pas de résoudre la crise existentielle qui traverse nos populations, car il ne répond pas à la seule question que se posent les Européens : pouvons-nous réellement choisir qui a le droit de se maintenir et de s'intégrer dans nos pays ? L'Union européenne, si elle veut être comprise, doit être claire sur ses valeurs et sur ses principes. Cela passe aussi par une plus grande solidarité entre pays et l'obligation d'observer les mêmes règles du jeu. Cela n'est pas le cas aujourd'hui avec le dumping fiscal et social organisé par différents États membres. Cela sera encore moins le cas demain, en raison des rabais importants sur leur contribution au budget de l'Union, que la France a accepté d'accorder à ces mêmes pays afin d'obtenir une victoire politique au Président Macron sur le plan de relance. Cette victoire à court terme instille le poison de la discorde future.

Enfin le double discours du Gouvernement sur des sujets aussi sensibles que les accords commerciaux ou l'adhésion de la Turquie à l'Union européenne sème les graines de la division. Comment le Président Macron peut-il affirmer en décembre son opposition à l'accord de libre-échange avec le Marché commun du Sud, le MERCOSUR, tout en autorisant en janvier ses ministres à continuer les négociations ? Comment accepter que le Gouvernement refuse depuis juillet 2019 d'inscrire l'Accord économique et commercial global, le CETA, à l'ordre du jour du Sénat, tout en approuvant sa large application partielle ? Comment enfin tolérer l'entrisme de la Turquie en France et les insultes turques à la France et le fait que, en même temps, notre pays ne mette pas un veto définitif au processus d'adhésion de la Turquie, faisant même du pays d'Erdogan le second bénéficiaire de notre aide publique au développement ?

Monsieur le ministre, la responsabilité du Gouvernement est simple mais effrayante : faire en sorte que le Brexit ne reste qu'une péripétie exceptionnelle et non pas le commencement d'un délitement plus vaste. (*M. Philippe Gosselin applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Jerretie.

**M. Christophe Jerretie.** C'est un drôle de débat que nous avons ici sur l'Europe. Certains diront qu'il est trop large, d'autres qu'il est trop restreint, mais il est l'occasion de dire qu'il est incontestable que l'Europe a existé dans cette crise sur au moins deux sujets : l'Europe de la santé et l'Europe économique.

Commençons par l'Europe de la santé. Nous sommes tous d'accord pour dire que l'Union n'a pas brillé par sa présence au début de la crise. Mais à sa décharge, remettons en perspective cette critique en soulignant deux éléments. Tout d'abord, n'oublions pas que début 2020 la santé n'était pas une compétence communautaire. Ensuite, il y a un an, qui pouvait prédire avec quelle étonnante rapidité les laboratoires pharmaceutiques trouveraient un vaccin pour une maladie de ce type ? L'Europe de la santé se construit. Nous avons lancé une campagne de vaccination massive à l'échelle du continent, en imposant aux laboratoires une négociation sur le prix mais aussi sur l'accès aux données personnelles. Nous avons sûrement, monsieur le ministre, été trop timides et trop prudents au début.

En revanche, s'agissant du volet économique de la crise, la réponse européenne est plus éclatante, avec des instruments uniques de financement à destination de tous les États membres de l'Union européenne avec plus de 1 800 milliards d'euros mobilisés. Nous pouvons bien sûr regretter quelques éléments : les rabais qui ont été accordés à certains États, peut-être un manque d'ambition sur les ressources propres, c'est un fait. Mais l'Europe se construit au travers de négociations et nous ne pouvons pas toujours avoir gain de cause.

Toutefois, mesurons ce que j'appelle la « réaction-action » que représentent les décisions des derniers mois au sein de l'Union européenne. En effet, à ce stade, revenons un peu en arrière et imaginons ce que nous aurions dit il y a pile un an : une coordination des plans de relance ? Improbable ! Un mécanisme européen de prise en charge du chômage partiel ? Inconcevable ! Une faculté d'endettement de 750 milliards d'euros ? Impossible ! Nous avons appris de nos erreurs et de notre individualisme national. Contrairement à 2019, les Européens ont décidé de répondre ensemble. En un mot, tout n'est pas parfait mais que d'avancées !

Maintenant, monsieur le ministre, projetons-nous sur l'avenir à court, moyen et long terme. À court terme, la priorité est clairement de répondre à la crise sanitaire et à ses conséquences économiques pour la population en menant bien la coordination et la mise en place des plans de relance nationaux dans les plus brefs délais. Cet enjeu sera au cœur des discussions de l'Union européenne et des gouvernements nationaux pour l'année 2021. Aux paroles, monsieur le ministre, doivent succéder les actes et surtout la cohérence politique pour l'ensemble de notre continent.

À moyen terme, nous devons continuer à nous attaquer aux grands enjeux qui attendent notre continent, notamment celui de la croissance soutenable, socialement et environnementalement. Nous devons faire avancer le développement intrinsèque et durable du continent dans les prochaines années et la présidence française du premier semestre 2022 doit être le moment déterminant sur ces grandes politiques publiques.

Enfin, à plus long terme, comme le souligne souvent avec brio le président Bourlanges, nous devons continuer à nous interroger sur le modèle institutionnel européen. Le premier chantier reste le contrôle des politiques européennes par les parlements nationaux, cher à la présidente Thillaye. En France, nous gagnerons à avoir un débat avant chaque conseil européen pour parler de la position française. Le second chantier est celui, cher à Jean-Louis Bourlanges, de l'unanimité. Les débats sur les futures ressources propres l'illustreront vraiment. Nous ne pouvons nous satisfaire d'une augmentation de la participation des États : il faut aller plus loin et nous en avons déjà débattu.

Mais, monsieur le ministre, il sera nécessaire, avant d'aborder la question des ressources propres, d'organiser des synergies entre budgets nationaux et budgets européens, essentielles au bon fonctionnement de l'Union. La réforme institutionnelle est un enjeu organisationnel et surtout un impératif démocratique. On est loin du combat historique entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre l'Union européenne. Nous sommes désormais dans la phase de sa consolidation et l'objectif final doit être l'acceptabilité et la visibilité de l'Union Européenne auprès de sa population. Monsieur le ministre, nous devons œuvrer à un nouveau slogan : le « c'est grâce à l'Europe » ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et LaREM.*)

**M. Jean-Luc Mélenchon.** L'austérité partout, « c'est grâce à l'Europe » !

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Rabault.

**Mme Valérie Rabault.** La crise sanitaire met en exergue les forces et les faiblesses de l'Europe. C'était déjà vrai lors de la crise financière de 2008, cela l'est plus encore aujourd'hui.

Au nombre des forces, il y a la solidarité monétaire européenne. Sans la Banque centrale européenne, la BCE, la France serait en cessation de paiement ou quasiment car son niveau de dette publique dépasse les capacités des prêteurs privés ou en tous les cas leur appétence à nous prêter à des taux proches de 0 %. La BCE représente un pilier qui conditionne les politiques de relance par le biais des différents plans, qu'ils soient nationaux ou européens. Mais disposer d'argent ne signifie pas nécessairement avoir des projets concrets et entraînants. Sur ce plan, l'Europe se cherche encore car elle peine à se mettre d'accord sur des objectifs communs et à disposer d'une véritable force opérationnelle. Ce point est particulièrement visible pour ce qui concerne la vaccination sur laquelle je vais concentrer mon intervention.

Je tiens d'abord à saluer le principe des commandes groupées et de répartition équitable des doses commandées. Avec cette décision, l'Europe affirme solidarité et unité. Cela permet théoriquement à chaque pays de disposer de plus de doses que si chacun avait passé des commandes seul, ce qui aurait *de facto* favorisé les plus grands pays. Mais cette stratégie s'est malheureusement heurtée à l'insuffisance de l'Europe quant à la mise en œuvre de projets concrets, que ce soit sur le volet financier, le volet industriel ou le volet opérationnel. Ces trois points doivent nous interroger et surtout nous inciter à changer de braquet.

Comme l'indique l'étude de Terra Nova publiée il y a quelques semaines, « l'industrie européenne bénéficiait historiquement d'atouts très favorables avec un leadership européen dans la recherche et l'innovation avec la mise au point de nouveaux vaccins. En 2008, d'après les enquêtes de Vaccine Europe, l'UE hébergeait 60 % des projets de développements de vaccins et deux chercheurs sur trois spécialisés dans la recherche dans ce secteur travaillaient sur le sol européen. Mais contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis – [l'investissement public a été divisé par trois ces dernières années en Europe] –,...

**M. Jean-Luc Mélenchon.** « C'est grâce à l'Europe » !

**Mme Valérie Rabault.** ...les pouvoirs publics en Europe se sont désengagés de la recherche en vaccins ».

Cela a une conséquence très directe : la plupart des investissements provient des États-Unis et la plus grande partie de la production ne se fait plus sur le sol européen.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** « C'est grâce à l'Europe » !

**Mme Valérie Rabault.** Cela découle directement de la faiblesse de la direction de l'industrie au sein de la Commission européenne, phagocytée par la direction de la concurrence qui n'a pas de vision offensive pour l'industrie.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** C'est exactement ça !

**Mme Valérie Rabault.** Pour ce qui concerne l'aspect financier non plus, l'Europe n'est pas en « mode commando ». Le Président de la République a eu beau dire que nous étions en guerre contre le covid, il n'a manifestement pas mobilisé les commandos. Les États-Unis, réputés pourtant pour leur goût du libéralisme, n'ont pas d'état d'âme lorsqu'il s'agit de répondre à l'urgence, y compris en finançant des sociétés

privées avec des fonds publics pour faire aboutir un objectif jugé essentiel. À raison, ils ont jugé cruciale la vaccination. Ainsi, ils ont lancé il y a un an l'opération *Warp Speed*, qu'ils ont dotée de 10 milliards de dollars, ce qui leur a permis dès février 2020 d'accélérer les activités de recherche. Pour cela, ils ont agi sur deux volets : des financements publics par le biais de la collaboration avec des entreprises privées et de l'investissement direct dans la production de vaccins.

Les moyens déployés par l'Europe semblent trois fois moindres : 3 milliards d'euros pour les fonds vaccins et 1 milliard pour la recherche sur le covid, ce qui n'inclut pas que les vaccins. Je dis « semblent » parce que la Commission européenne ne nous répond pas quand nous lui demandons une vue d'ensemble de tous les financements, ceux de l'Union européenne et ceux des États membres, ce qui nous permettrait une meilleure comparaison avec les États-Unis.

Pour ce qui est enfin de la capacité industrielle, le commissaire européen Thierry Breton dirige la nouvelle *task force* de la Commission sur les capacités de production des vaccins, notamment pour mettre fin aux goulots d'étranglement de production. Certes nous n'avons jamais été dans notre histoire confrontés à une telle demande de vaccins, dans un laps de temps aussi court. Mais il faut reconnaître que d'autres font désormais mieux que nous. Cette faiblesse de production doit nous inciter à agir vite autour de principes fondamentaux : redevenir le continent du progrès, d'un progrès partagé. Avoir une démarche offensive et mettre fin à la politique de la direction de la concurrence qui, au nom du dogme de la concurrence parfaite, est en train de nous saborder au point de faire disparaître toute notre industrie et tous nos champions européens et nationaux. L'industrie doit être la priorité et non la concurrence. L'Europe doit s'affirmer comme puissance, sinon elle se désagrègera et nous y perdrons tous. Que le Danemark et l'Autriche se tournent vers Israël pour les vaccins illustre le risque d'un futur décrochage géopolitique.

En conclusion, si l'Europe nous sauve monétairement puisque sans elle il n'y aurait pas le moindre plan de relance dans aucun pays, si ce n'est en Allemagne, elle doit maintenant se sauver et nous sauver avec des projets concrets.

**M. le président.** La parole est à M. M'jid El Guerrab.

**M. M'jid El Guerrab.** L'année 2021 marque le renouvellement d'une stratégie commune entre l'Union européenne et l'Union africaine : dans un contexte de pandémie mondiale et face au défi de la transition écologique, les pays européens et africains tracent les lignes directrices de leur coopération future.

En effet, le sixième sommet UE-Afrique, qui devait initialement se tenir en octobre 2020, a été repoussé à 2021. Le 28 janvier 2021, au Parlement européen, la commission du développement sur l'éducation, l'agriculture, le genre, l'allègement de la dette et la migration a adopté une position concernant la relation future entre les deux continents. Elle a notamment déclaré que l'Europe et l'Afrique devaient s'affranchir de la relation donateur-bénéficiaire. Nous ne pouvons que nous en réjouir, la pandémie de covid-19 ayant démontré la nécessité d'un partenariat renforcé avec l'Afrique.

En effet, alors que les tensions entre les grandes puissances que sont la Chine, la Russie ou les États-Unis ne cessent de s'accroître, au risque de balkaniser un peu plus le monde, les relations entre l'Union européenne et l'Union africaine doivent être renforcées. L'Afrique est en train de changer positivement, contrairement à ce que l'on peut penser, et le regard européen sur ce continent doit lui aussi évoluer. La

question migratoire ne peut plus être le seul prisme par lequel le second regarderait le premier. J'ouvre ici une parenthèse en tant que co-rapporteur de la mission d'information sur la politique des visas, pour rappeler que nous avons fait, Sira Sylla, que je salue, et moi-même, plusieurs propositions parmi lesquelles l'amélioration du dispositif Schengen pour une meilleure mutualisation et la création de guichets uniques dans certains pays d'Afrique.

Rappelons-nous qu'en dépit de la crise sanitaire, les taux de croissance en Afrique sont parmi les plus élevés de la planète et que nul ne peut ignorer ses potentialités économiques et commerciales – or, dans le même temps, la Turquie, la Chine, les pays du Golfe, la Russie et l'Inde ne l'ont, eux, pas oublié. Ainsi, si l'APD – aide publique au développement – ne doit jamais être considérée comme une contrepartie à d'hypothétiques gains de parts de marché, il importe néanmoins de rappeler que l'Europe reste le principal investisseur et le premier partenaire commercial de l'Afrique.

Avec près de 20 milliards d'euros décaissés par an, l'Union européenne se place parmi les premiers contributeurs aux divers programmes de développement. Comme je l'ai défendu récemment par le biais d'un amendement adopté lors de l'examen du projet de loi de programmation relative au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales, nous ne devons plus en avoir honte – ni en tant que Français ni en tant qu'Européens. Nous ne pouvons d'ailleurs qu'encourager l'engagement de neuf pays européens auprès de nos forces armées, notamment au sein de la force Takuba, qui intervient au Sahel, car la menace terroriste est commune – j'y insiste – aux pays africains et européens.

Enfin, afin de traiter l'Afrique comme une entité complète, il est nécessaire de réinventer le cadre du partenariat entre l'UE et l'Organisation des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique – ACP –, qui n'intègre ni le Maghreb, ni l'Afrique du Sud, traitée séparément. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LR.*)

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Et Cuba ?

**M. M'jid El Guerrab.** Dans cet environnement, un projet comme la CEMER, la Communauté méditerranéenne des énergies renouvelables, pourrait être un trait d'union entre les deux continents et un formidable promoteur de la francophonie.

Le Brexit aurait pu faire voler en éclat l'unité européenne ; cette dernière reste néanmoins sous la menace de défis écologiques, sanitaires et commerciaux, comme l'illustrent certaines dissensions au sujet de l'accord de libre-échange avec les pays du MERCOSUR.

Le constat est donc évident, monsieur le ministre : aujourd'hui, de par leur histoire, leur culture et leurs échanges, un Marseillais, un Montpelliérain ou un Toulonnais ont une communauté de destin plus forte avec un Tangérois, un Algérois ou un Tunisois, qu'avec un Varsovien, un Budapestois ou un Viennois. Nous connaissons tous la célèbre formule de Victor Hugo, que je ne résiste pas à rappeler ici : « Ce que Paris conseille, l'Europe le médite ; ce que Paris commence, l'Europe le continue. »

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Ah !

**M. M'jid El Guerrab.** Alors que se profile dans moins d'un an la présidence française du Conseil de l'Union européenne, c'est sans prétention, monsieur le ministre, que le groupe Agir ensemble interpelle le Gouvernement sur les ambitions de la France pour renforcer le partenariat euro-africain. (*M. Jean-Louis Bourlanges et Mme Sabine Thillaye applaudissent.*)



**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot.

**M. Yannick Favennec-Bécot.** Un divorce n'est jamais facile, et celui que nous venons de vivre avec nos amis britanniques a été long et compliqué ; mais maintenant que l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni du 24 décembre 2020 a été signé, nous devons aller de l'avant.

La construction européenne va se poursuivre, mais elle doit tenir compte de ce départ et en tirer les enseignements : nous devons analyser nos failles, nos manques, nos erreurs ; nous devons voir loin et agir près. C'est pourquoi le groupe UDI et indépendants souhaite que nous avancions sur la voie d'une véritable Europe politique : elle serait un atout pour apporter des réponses plus cohérentes, efficaces et crédibles aux questions globales auxquelles l'UE doit faire face et à la nécessaire articulation de plusieurs niveaux de souveraineté.

Plus que jamais, parler d'Europe politique, d'Europe solidaire ou d'Europe de la défense doit nous rassembler et trouver une réalisation concrète. Pourtant, dire oui à cette Europe qui avance, accompagne et protège, à cette Europe respectée, moteur sur la scène internationale, ne signifie pas baisser la garde au niveau national. En effet, nous devons rester vigilants s'agissant des orientations qui pourraient être trop libérales en matière commerciale. Ainsi, dans le cadre du nouveau partenariat avec le Royaume-Uni, il nous faudra veiller à ne pas subir une concurrence déloyale car malheureusement, les règles de l'OMC – organisation mondiale du commerce – ne sont pas toujours à la hauteur des enjeux.

Par ailleurs, le système instauré à la frontière irlandaise suscite dans notre groupe de nombreuses interrogations et de fortes inquiétudes : ce système ne saurait devenir un cheval de Troie des frontières européennes, pour les produits britanniques ou venus d'États tiers. S'il apparaît qu'un contrôle est effectivement appliqué dans les ports nord-irlandais, la récente « bourde » de la présidente de la Commission européenne – c'est ainsi que l'ont qualifiée certains médias – au sujet de l'interdiction d'exporter des vaccins en Irlande du Nord à partir de l'Union européenne illustre bien les incertitudes pesant sur ce protocole : l'exécutif européen semble douter du mécanisme et, surtout, de son respect.

D'ailleurs, le Parti unioniste nord-irlandais, jugeant ce protocole contraire à la libre circulation des biens entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord consacrée par l'acte d'union de 1800, l'a récemment attaqué en justice. Il est à noter que l'assemblée nord-irlandaise sera appelée à voter dans quatre ans sur le maintien de ce protocole. Notre groupe propose donc que les représentants de la nation que nous sommes puissions aller observer par eux-mêmes le fonctionnement de ce mécanisme, afin de mieux mesurer s'il permet effectivement de protéger nos intérêts.

Je reviens sur le sort de nos pêcheurs. Si l'accord leur garantit pour les cinq prochaines années un accès similaire à aujourd'hui aux eaux britanniques, qu'advient-il de notre pêche à l'issue de cette période ? Surtout, quelles seront les décisions britanniques dans la gestion de leurs eaux, notamment s'agissant des fameux totaux admissibles de capture et des quotas qui découlent ? Si ces derniers devaient être amenés à baisser pour nos pêcheurs, nous exigerions que l'Europe diminue en proportion les importations de poissons pêchés par des Anglais.

Enfin, j'aborderai la question du passeport financier. Les dernières informations indiquent qu'un accord serait en passe d'être conclu avec le Royaume-Uni pour rétablir une équiva-

lence de ce passeport, comme si les Britanniques n'avaient pas quitté l'Union ! Ce serait un non-sens, une faute qui permettrait à Londres de demeurer la première place financière européenne, alors même que de nombreuses entreprises montrent leur volonté de s'installer sur le continent. Ce serait d'autant plus aberrant que la fiscalité sur les transactions financières dans l'Union européenne, qui doit être instaurée pour payer la dette liée à la covid, inciterait alors les acteurs financiers à se diriger vers Londres, place sans régulation.

Pour terminer, je souhaite, monsieur le ministre, connaître votre avis sur la situation de nos amis Écossais. La première ministre d'Écosse a fait savoir que si elle remportait les prochaines élections, qui auront lieu, je crois, dans quelques mois, elle demanderait un nouveau référendum sur l'indépendance de l'Écosse. Les sondages indiquant que le « oui » à l'indépendance pourrait largement l'emporter, la France serait-elle prête à ce que l'Écosse devenue indépendante soit accueillie rapidement au sein de l'Union européenne, sans un processus à rallonge ? Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères.** Vous ne l'aurez pas !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Je réserverai la totalité de mon intervention à une question d'actualité brûlante du moment pour les êtres humains en général, pour les Européens et, bien sûr, pour les Français en particulier : la liberté d'accès au vaccin contre la covid-19.

C'est une question fondamentale : dès lors que toute l'humanité fait face à la mort, à la maladie et à la menace pesant sur la préservation de l'écosystème, quels que soient la latitude, la couleur de peau, la religion ou l'âge, son unité doit être une évidence. Peut-être savez-vous que j'ai publié récemment, avec l'ancien président du Brésil, M. Lula, l'ancien président de l'Équateur, M. Rafaël Correa, et Jean Ziegler, bien connu de nous, Français, vice-président du comité consultatif du conseil des droits de l'homme des Nations unies, un appel à la levée des brevets sur les vaccins.

Je rappelle que cette initiative est largement soutenue dans le monde : le directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, et l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe se sont prononcés en sa faveur. C'est le cas aussi de médecins issus de onze États européens ou d'organisations françaises comme la CGT, ATTAC – association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne –, la FSU, la Ligue des droits de l'homme, Solidaires, ou de partis politiques tels que le parti communiste français, le parti socialiste, Europe écologie les verts, les insoumis – peut-être d'autres encore que j'oublie, qu'ils veuillent bien m'en excuser.

Le droit nous fait souvent obligation d'aller au secours d'autrui. Le droit français punit d'ailleurs pénalement la non-assistance à personne en danger de cinq ans d'emprisonnement. Au niveau international, le droit de la mer oblige à porter secours à toute personne en détresse, quel que soit le détour que cela implique par rapport à sa propre trajectoire. Malgré tout cela, l'Organisation mondiale du commerce, reste absolument fermée à toute conscience humaine puisque, les 1<sup>er</sup> et 2 mars derniers, elle s'est opposée à la demande formulée par l'Inde et l'Afrique du Sud de suspendre les brevets sur les vaccins.

L'Union européenne s'est jointe à ce refus. À cette heure, l'Union européenne s'oppose à la suppression des brevets sur les vaccins. Eh bien, cela, nous ne l'acceptons pas et je suis

certain que très peu, sur ces bancs, l'acceptent. Les licences d'office, qui suppriment les droits associés aux brevets, pourraient sauver des milliers de vies. En outre, dès lors que la protection par la vaccination se répandrait, la libre circulation des peuples, d'un bout à l'autre de la planète, s'en trouverait améliorée : c'est une telle évidence que personne n'a jamais songé à la contredire.

Mais nous autres, Français, regardons en face la situation que nous avons sous les yeux : les cinquante pays les plus riches ont reçu 70 % des doses de vaccins injectés, alors que les cinquante pays les plus pauvres ont reçu seulement 0,1 % des doses injectées. À l'heure où nous parlons, l'argent est donc le discriminant exclusif de l'accès à la protection sanitaire pour les êtres humains : le prix du vaccin de Pfizer est dix fois plus cher que celui qui permettrait la plus large diffusion du vaccin au plan international !

Pour produire plus, et ainsi éviter les pénuries sur tous les continents et les retards de livraisons comme ceux que nous connaissons en France, il faut une liberté d'accès au brevet. J'ajoute qu'on ne saurait se satisfaire d'accords reposant sur la bonne volonté de Big Pharma, ici ou là, de renoncer à leurs droits de licence : cela ne saurait être suffisant, et nous, Français, ne pouvons pas nous contenter de penser que charité vaut solidarité – même si, naturellement, je n'ai pas l'intention de repousser la charité de qui que ce soit en la matière. Reste que ce n'est pas sur cette base que l'on peut organiser les relations internationales.

D'autant que nous avons des droits : 40 milliards de dollars de profits sur les vaccins, 30 % de marge sur le vaccin pour Pfizer ; or sans recherche publique, il n'y aurait pas eu de vaccin ! Le financement public direct représente 15 milliards de dollars. Toute la recherche universitaire, française notamment, sur le covid, est partagée librement et gratuitement : Big Pharma confisque donc le travail de l'humanité !

Pas de profit sur la santé, c'est possible – c'est par là que je terminerai. Je voudrais rappeler que l'inventeur du vaccin contre la poliomyélite a refusé de déposer un brevet, que les licences d'office existent pour les traitements contre le sida, et qu'en France – oui, en France ! – jusqu'en 1959, il était interdit de ramasser de l'argent sur un brevet de vaccin. Je voudrais que cela continue et que la France dise à l'Europe : ça suffit, liberté d'accès au vaccin pour l'humanité tout entière ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – M. André Chassaigne applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Benoit Simian.

**M. Benoit Simian.** Le groupe Libertés et territoires saisit l'occasion offerte par ce débat sur l'Europe pour évoquer plus particulièrement deux relations bilatérales : celle avec le Royaume-Uni, qui a déjà été largement évoquée, et celle avec l'Espagne, en particulier en matière de transport, sujet qui me tient à cœur.

J'évoquerai tout d'abord le Brexit. Si nous nous félicitons de l'accord obtenu en décembre dernier – notamment par Michel Barnier et ses équipes –, qui permet d'éviter une sortie sèche de nos amis britanniques de l'Union européenne, nous sommes aussi conscients des difficultés qu'il nous reste à affronter dans les mois à venir.

En 2019, la balance commerciale de la France avec le Royaume-Uni affichait un excédent de 12,5 milliards d'euros sur un total d'échanges entre les deux pays évalué à 50 milliards d'euros, soit 10 % de l'ensemble du commerce extérieur français.

Nos pays échangent tout particulièrement sur certains secteurs stratégiques, comme l'aéronautique, l'automobile, la pêche, mais aussi la logistique viticole. Les conséquences du Brexit ne seront pas homogènes sur le territoire national : il affectera en premier lieu les régions littorales – côte Atlantique et de la Manche – et les régions dépendant des secteurs clés que je viens de mentionner.

Entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, l'accord signé pérennise l'absence de droits de douane, mais non celle de formalités douanières, dont le rétablissement entraînera, lors des échanges, un allongement des délais et des surcoûts importants, de nature à affecter notre économie. Dans la perspective d'une liaison directe par TGV entre Bordeaux et Londres, par exemple, cela nous complique la tâche. Aussi, comment le Gouvernement prévoit-il de gérer ce problème ? Quel impact estimez-vous, monsieur le ministre, qu'il pourrait avoir sur l'économie ?

J'appelle également votre attention sur la situation de nos ports. Le 6 octobre dernier, le gouvernement anglais a fait savoir qu'il souhaitait transformer ses ports maritimes en ports francs, c'est-à-dire en zones où les marchandises sont exonérées de droits de douane. Il devrait y en avoir une dizaine de créés en 2021. La nouvelle n'a d'ailleurs pas échappé au président du conseil régional des Hauts-de-France, Xavier Bertrand, qui a interpellé le Gouvernement à ce sujet. L'objectif d'une telle initiative est en effet de rendre ces ports plus compétitifs en leur donnant un avantage de coût sur la concurrence européenne et surtout française. Un véritable paradis fiscal et commercial risque ainsi de se constituer à nos portes : là encore, on en imagine aisément les conséquences sur l'économie et sur les emplois dans nos territoires.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Très bien !

**M. Benoit Simian.** Nous nous interrogeons donc sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour limiter les effets de cette concurrence déloyale et pour développer l'attractivité des ports français. Pour ma part, j'ai saisi Bercy au sujet de la logistique viticole, mais le dossier est manifestement resté en souffrance. Notre collègue évoquait la politique européenne vis-à-vis des pays méditerranéens : au Verdon-sur-Mer, par exemple, le grand port maritime de Bordeaux, nous pourrions nous inspirer de la réussite que constitue Tanger Med.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Eh oui !

**M. Benoit Simian.** L'autre point que je souhaite aborder concerne les infrastructures routières et ferroviaires en lien avec l'Espagne. Celle-ci affiche en la matière une réelle ambition ; les années où la France ne se trouve pas leader concernant les lignes à grande vitesse, c'est elle qui occupe cette place. La pression des écologistes, ou plutôt de ceux que j'appellerai les « bobos écolos », y est visiblement bien moins forte qu'ici, où nos politiques se concentrent sur le vélo et la trottinette : depuis les annonces de Nicolas Sarkozy au sujet de la relance, les infrastructures de transport ne donnent plus lieu à de véritables grands projets.

**M. Jimmy Pahun.** Et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République ?

**M. Benoit Simian.** Nous devrions cependant bien accélérer ceux qui peuvent conduire à des corridors européens avec notre voisin espagnol, tel le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest – GPSO –, qui porte sur les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Sa réalisation piétine, alors même qu'Alain Rousset y est attaché et que la région aurait plus que jamais besoin de transports fluides. Il nous faut un réseau transeuropéen de fret ferroviaire, de transport de passa-

gers pour les loisirs et le travail. La métropole européenne de Bordeaux, où se concentre le transit orienté vers le sud, possède le triste privilège d'être la troisième ville la plus congestionnée de France. Pourtant, le projet de grand contournement, cher à Alain Juppé, n'a toujours pas été discuté.

Il serait bienvenu que le Gouvernement expose à la représentation nationale ses ambitions en matière d'infrastructures de transport dans le Sud-Ouest, notamment, je le répète, celles qui nous relient à l'Espagne : des enjeux fondamentaux en découlent en matière de développement économique, de marchés publics ou encore de tourisme. En ce qui concerne les transports, je ne reviendrai pas sur l'échec de la fusion entre Alstom et Siemens, mais je m'autorise parfois à rêver qu'Alstom fusionne avec l'Espagnol CAF. En définitive, monsieur le ministre, nous souhaitons connaître les stratégies françaises de développement économique par l'intermédiaire de la politique des transports. Nous les souhaitons ambitieuses, à la mesure des risques de dumping social britannique et de retards dus aux pertes financières du côté espagnol.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** S'il est encore difficile de tirer les conclusions définitives de la crise que nous traversons, je crois néanmoins, à ce stade, pouvoir formuler deux observations.

La première concerne notre pays : avant tout, cette crise aura révélé l'état réel de la puissance publique. Chacun a désormais pu constater que les politiques libérales appliquées sans discontinuer depuis vingt ans ont eu des effets délétères sur nos services publics et nos capacités d'action ; à force d'austérité budgétaire, de privatisations, de désindustrialisation, les gouvernements successifs ont mis en lambeaux la France du Conseil national de la Résistance, et l'État providence qu'elle impliquait. Nos concitoyens en font quotidiennement l'amère expérience !

Ma deuxième observation concerne l'Union européenne, qui, elle aussi, a sévèrement échoué à amortir cette crise. Ce n'est pas étonnant : depuis la ratification du traité de Maastricht, nous n'avons cessé de dénoncer cette Europe où les peuples, la solidarité, sont aux abonnés absents, où les traités font la part belle à une concurrence exacerbée. Depuis Maastricht, nous protestons contre la philosophie ultralibérale qui consiste à prétendre que moins l'État agit, mieux on se porte !

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Et voilà !

**M. André Chassaigne.** C'est cette absurde philosophie, hélas, qui anime l'Union européenne telle que nous la connaissons aujourd'hui ; dès lors qu'elle est amenée à faire autre chose que concrétiser les principes de l'ordolibéralisme, elle succombe sous le poids de ses propres turpitudes. (*M. Jean-Luc Mélenchon applaudit.*) J'en veux pour preuve deux initiatives récentes où elle se trouvait à la manœuvre : le plan de relance et le plan de vaccination.

Commençons par évoquer cette relance qui, contrairement à ce que l'on a affiché, constitue indéniablement une défaite pour la France. Les pays frugaux ont beaucoup obtenu : la baisse de leur contribution au budget de l'Union, celle du montant total des subventions, et surtout l'obligation de réaliser des réformes structurelles pour bénéficier des crédits européens.

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** Ce n'est pas vrai !

**M. André Chassaigne.** Concrètement, cela signifie que le plan de relance français est au mieux sous-dimensionné, au pire un plan d'austérité budgétaire déguisé ! (*M. Jean-Luc Mélenchon applaudit.*) Quelques chiffres : contributeur net au budget européen, la France devra rembourser 40 milliards d'euros ; sur les 60 milliards restants du plan, 30 milliards étaient déjà provisionnés. Nous recevrons donc 30 milliards pour compenser la perte de 230 milliards, 10 % de notre produit intérieur brut – PIB. (*M. Jean-Paul Dufrière applaudit.*)

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Et voilà !

**M. André Chassaigne.** C'est insensé ! Mais le pire reste à venir. La Commission européenne échange actuellement avec les États membres au sujet des conditions exigées pour bénéficier du plan de relance européen. Cela nous a valu de découvrir qu'elle estimait l'économie allemande trop peu libéralisée pour mériter ces crédits. Qu'en sera-t-il de l'économie française ? Faudra-t-il une réforme des retraites que la majorité des Français refuse ? Un rabaigrissement de l'assurance chômage ? Des privatisations à tous crins ? Tout cela, chers collègues, se fera avec le consentement de votre majorité. Les oripeaux du bon berger ne dissimuleront pas longtemps les technocrates bruxellois, ces loups de l'austérité budgétaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

Venons-en au plan de vaccination. De l'aveu même de la présidente de la Commission, la campagne a très mal débuté. La France en constitue un bel exemple. Signature tardive des contrats, mauvaise coordination des livraisons : la politique sanitaire européenne est aujourd'hui raillée dans le monde entier, et ses dysfonctionnements obligent les États membres à recourir à d'autres moyens. Ainsi, pour éradiquer le covid-19, l'Allemagne en arrive à fermer ses frontières et à se quereller avec Bruxelles, qui ne comprend pas pourquoi cette mesure, pourtant essentielle au contrôle d'une épidémie, a pu être prise sans son accord. La Hongrie se fait livrer des vaccins chinois ; l'Angleterre, cette insolente qui a osé quitter le navire, se trouve très en avance sur nous, au point que son parlement débatta bientôt d'une reprise de la vie normale.

Inutile de poursuivre cet inventaire à la Prévert : l'Union européenne rédige aujourd'hui la chronique de son échec, si ce n'est celle d'une mort annoncée. De toute évidence, la crise aura permis aux peuples européens de la voir telle qu'elle est, loin des fables européistes que l'on nous raconte à longueur de temps. Sauf les financiers que vous défendez, personne ne veut plus de cette Union-là ! Si rien n'est fait pour sortir de ce qu'Alain Supiot appelle joliment « un sommeil dogmatique » (*M. Jean-Luc Mélenchon applaudit.*), provoquer un électrochoc démocratique, social, écologique et économique, renverser la table ; si, pour paraphraser le général de Gaulle, vous continuez à sauter comme des cabris en répétant « L'Europe, l'Europe, l'Europe ! », alors je suis persuadé que le coronavirus emportera plus que des vies humaines. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères.** Dans moins d'un an, notre pays assumera pour la treizième fois de son histoire la présidence semestrielle du Conseil de l'Union européenne. C'est là une grande responsabilité vis-à-vis de nos institutions, mais aussi une responsabilité internationale et une responsabilité politique. Dans un monde comme le nôtre, de plus en plus brutal, en proie à des

bouleversements écologiques sans précédent, traversé par une guerre des modèles, il est clair que les fondamentaux du projet européen – la souveraineté, la solidarité, le souci de préparer l’avenir ensemble – prennent un sens nouveau et même une urgence nouvelle. Madame Thillaye me demandait comment nous comptons nous organiser au cours de cette présidence : nous sommes ouverts à toutes les concertations, préalables ou non, à ce sujet. Le secrétaire d’État chargé des affaires européennes, Clément Beaune, se tient à votre disposition. Le Parlement décidera des réunions qu’il souhaite.

L’Europe, pour nous, c’est donc d’abord un projet de souveraineté, pleinement en phase avec le XXI<sup>e</sup> siècle. Disons-le clairement : le vrai patriotisme consiste aujourd’hui à comprendre qu’il n’y a pas lieu de choisir entre l’Europe et la nation, que tourner le dos à la première serait affaiblir la seconde. Notre souveraineté nationale et notre souveraineté européenne, loin de s’exclure, se conjuguent et se renforcent mutuellement. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. Jimmy Pahun.** Très juste !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Telle est la réalité que nous partageons ; pour la plupart d’entre nous, c’est un fait. La souveraineté que nous affirmons désormais à vingt-sept, au nom des 450 millions d’Européens, constitue un levier de souveraineté supplémentaire pour chacune de nos nations. Si nous voulons rester acteurs de notre propre histoire et maîtres de notre destin, si nous tenons à considérer avec lucidité et pragmatisme les rapports de force qui régissent actuellement la vie internationale, il nous faut aller plus loin dans la construction de cette souveraineté commune, en continuant à tracer pour la France et pour l’Europe un chemin d’autonomie stratégique.

En 2021, confondre souveraineté et autarcie serait absurde ; en revanche, force est de constater que, dans le processus d’acquisition de cette souveraineté, nous avons longtemps confondu naïveté et ouverture. C’est ce qui fait la valeur du réveil européen dont nous avons voulu donner le signal, afin que notre Union sorte enfin du temps de l’innocence et, très concrètement, se donne les moyens de se faire respecter. Se faire respecter, tout d’abord, en matière économique et commerciale : à notre initiative, l’Union européenne a instauré en octobre dernier un filtrage des investissements dans les domaines stratégiques, comme les télécommunications, les biotechnologies, les infrastructures. Réciprocité et loyauté étant essentiels aux échanges, les Européens formulent désormais des conditions nettes et n’hésitent plus à défendre leurs intérêts ; honnêtement, c’est là une véritable avancée.

Sachant M. Bourlanges particulièrement soucieux de ce sujet, j’insiste sur la vigilance dont nous ferons preuve concernant l’Accord global sur les investissements, que l’Union européenne a conclu en décembre avec la Chine. Cet accord représente pour nos entreprises un vrai progrès en matière d’accès au marché chinois ; il constitue aussi un levier majeur, qui pousse la Chine à intégrer les objectifs de développement durable et l’oblige quasiment à lutter contre le travail forcé. Cette dernière question est en effet de la plus grande importance pour notre pays. Notre partenariat commercial ne saurait se construire sur le mépris des droits de l’homme, et nous porterons à ce point une attention toute particulière.

La communication publiée le 18 février dernier par la Commission pour établir la nouvelle stratégie de politique commerciale de l’Union européenne s’inscrit dans ce mouve-

ment de réveil européen ; elle représente à cet égard un vrai changement de paradigme. En la lisant, je me réjouis que l’idée de souveraineté ne s’arrête pas à celles de concurrence, d’industrie ou de commerce – pour reprendre les observations que Mme Rabault a faites tout à l’heure.

Chacun, à la faveur des derniers mois, a compris que nous devons impérativement améliorer la résilience de nos chaînes de valeur et réduire nos dépendances stratégiques. Il s’agit d’identifier nos fragilités, de diversifier nos approvisionnements, de constituer des stocks stratégiques européens, de faciliter le recyclage lorsque cela est pertinent et, pour certains produits particulièrement critiques comme les médicaments – y compris les vaccins, monsieur Mélenchon –, de retrouver une capacité d’offre au sein de l’Union européenne grâce à la création de nouvelles capacités de production ou à la relocalisation de certains segments clés.

De plus en plus, nos partenaires européens prennent également conscience que notre action à l’OMC en faveur de la régulation des échanges doit nécessairement s’accompagner d’un renforcement des outils européens et d’une attention politique accrue à l’égard de la lutte contre les pratiques déloyales et contre les pratiques coercitives ou extraterritoriales de certains de nos grands partenaires.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Les États-Unis d’Amérique ?

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** J’ai dit « certains de nos grands partenaires » ; c’est identifiable.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Ce ne sont pas les Chinois !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Ils prennent aussi graduellement conscience de la nécessité de mettre en cohérence notre politique commerciale et nos objectifs de développement durable, notamment en faisant du respect de l’accord de Paris un élément central de nos accords de commerce.

Dans le même temps, nous travaillons à rénover notre politique de concurrence afin de mieux prendre en compte les subventions et les aides d’État des pays tiers et de renforcer notre politique industrielle, s’agissant en particulier de nos actifs stratégiques et des secteurs d’avenir. C’est le sens des projets importants d’intérêt européen commun, les PIIEC, que nous développons avec nos partenaires européens et qui mêlent investissements publics et privés. Des projets ont été lancés dans les secteurs des batteries et de la micro-électronique ; il s’agit maintenant d’en lancer d’autres dans le domaine de l’hydrogène, du stockage des données, des calculs de haute performance et de la santé, comme nous venons de le faire – nécessité oblige – avec le nouvel incubateur HERA, qui vise à mieux maîtriser l’ensemble de la chaîne de recherche et de développement des vaccins.

La souveraineté concerne aussi les domaines de la sécurité et de la défense. S’agissant de la première, la Commission fera des propositions au mois de mai concernant l’avenir de l’espace Schengen ; il est l’un de nos acquis les plus précieux, celui qui permet la libre circulation des citoyens. Je précise d’ailleurs à M. Anglade que la libre circulation n’a en aucun cas été remise en cause au cours des derniers mois. Il y a certes eu quelques atterroissements, du moins au départ, mais ce principe perdure au sein de l’Union européenne en dépit des restrictions sanitaires. Quoi qu’il en soit, en raison des pressions que subit l’espace Schengen depuis plusieurs années – pression migratoire, menace terroriste et aujourd’hui crise sanitaire –, il est temps de le rénover. Nous avons pour notre part déjà esquissé des pistes pour renforcer nos frontières extérieures, le respect des règles et la gouvernance au sein de cet espace commun qui doit rester un espace de liberté pour les Européens.

L'Europe souveraine, l'Europe qui protège, c'est aussi notre programme de lutte contre la menace terroriste qui doit être mis en œuvre cette année. Il passe notamment par le renforcement d'Europol, par le rôle de coordinateur antiterroriste de l'Union et par l'adoption du règlement sur les contenus terroristes en ligne. M. Anglade a déjà en partie évoqué ces éléments lors de son intervention. Ils contribuent à l'affirmation de notre souveraineté dans le domaine de la sécurité mais aussi dans celui de la défense. Je ne reviendrai pas sur ce que Mme Dumas a dit à ce sujet, sinon pour indiquer que, depuis 2017, des projets et des initiatives concrètes ont pour but d'assurer l'autonomie stratégique de l'Union européenne: une Europe renforcée et plus autonome constitue évidemment un atout pour parvenir à une relation transatlantique plus équilibrée. Les États-Unis savent qu'ils ont normalement tout à gagner à pouvoir compter sur un allié fort; mon nouvel homologue Antony Blinken nous l'a dit explicitement depuis Washington lors de la dernière réunion des ministres des Affaires étrangères européens.

Aujourd'hui, les puissances qui misent sur la faiblesse des démocraties en général et de l'Europe en particulier, comme la Russie ou la Turquie, nous trouvent davantage unis et plus décidés à défendre nos intérêts. On l'a vu l'été dernier en Méditerranée. Nous travaillons actuellement, comme Mme Dumas vient de le rappeler, à ce qu'on appelle la boussole stratégique. Concrètement, cet exercice lancé sous la présidence allemande à la fin de l'année dernière permettra de fixer, sous notre présidence, les ambitions européennes en la matière à l'horizon 2030. Il s'agira, sur la base d'une évaluation commune des menaces, d'affirmer la montée en puissance capacitaire et opérationnelle de l'Union européenne. Je pense à cet égard à certaines situations conflictuelles comme celle que connaît le Sahel, dont nous parlerons demain, mais aussi aux espaces contestés; il s'agit des terrains dont certains voudraient nous exclure et qui deviennent de plus en plus souvent de nouveaux espaces de conflictualité: le maritime, le spatial, le numérique. Nous ne pourrions affronter ces défis que de façon solidaire au sein de l'Union européenne.

Le numérique est justement le troisième grand domaine dans lequel l'Europe doit faire respecter sa souveraineté. Certaines puissances, vous le savez, en ont fait un terrain de jeux – ou plutôt, un terrain d'influence, de manipulation et de déstabilisation. C'est une menace pour notre sécurité et pour la vitalité de nos démocraties. Un autre défi, dans le numérique, nous est lancé par l'attitude de certaines plateformes qui ont accumulé un pouvoir sans précédent dans l'histoire de nos économies et de nos sociétés, sans pour autant en assumer la responsabilité sur les plans fiscal, social et des libertés.

Ce sont autant de défis considérables pour nos pays. Bien sûr, il est de la responsabilité de chaque État de renforcer sa résilience et de préserver ses processus démocratiques. Mais l'Europe doit apporter son aide grâce à la révision de la directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information, dite directive NIS: ce texte fixera le cadre réglementaire à même d'améliorer le niveau de sécurité de l'Union et les capacités cyber des États membres. Son application est essentielle pour que nous puissions aborder l'avenir plus sereinement.

Mais dans le domaine du numérique, l'Europe doit aussi agir directement là où elle seule peut réguler efficacement. C'est ce qu'elle a déjà fait dans le domaine de la protection de la vie privée, avec les normes du règlement général sur la protection des données. C'est ce qu'elle a fait également dans la lutte contre les contenus terroristes en ligne. Deux textes

majeurs, le DMA – Digital Markets Act – et le DSA – Digital Services Act –, ont été présentés en décembre par la Commission pour réguler les services et les marchés numériques et pour renforcer la lutte contre les contenus illicites et préjudiciables. La France sera en pointe pour que l'Europe s'équipe le plus rapidement possible de ces instruments majeurs de souveraineté.

Soyons clairs: cette démarche de renforcement de notre souveraineté numérique ne répond ni à une visée punitive ni à une visée protectionniste.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Ouf!

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Elle cherche au contraire à préserver un internet libre, ouvert et sûr. Il est temps de remettre la sécurité et les libertés des citoyens au centre de la vie numérique: c'est l'ambition que nous portons avec nos partenaires européens.

Je tiens enfin à rappeler qu'être souverain et assumer le rapport de force ne signifie pas qu'il faille renoncer à nos alliances et à nos partenariats. Cela implique simplement de nous assurer que nos intérêts sont pris en compte. C'est vrai s'agissant du nouveau partenariat transatlantique, que j'ai évoqué, mais aussi – il en a été souvent question au cours de ce débat – de la relation que nous devons bâtir avec le Royaume-Uni après le Brexit. Je pense aux interventions de Mme Dumas, de M. Dumont et de bien d'autres sur le sujet. Grâce à l'accord que nous avons conclu à Noël, nous pouvons avoir une relation commerciale spécifique avec le Royaume-Uni. Nous avons accepté la formule « zéro tarif, zéro quota », mais à une condition: « zéro dumping ». Cela implique notamment le respect des règles d'origine, qui doivent être robustes, mais aussi celui des règles de concurrence équitables. En clair, le Royaume-Uni ne peut servir de plateforme de réexportation vers l'Union européenne pour des produits venant de pays tiers, et il ne peut y avoir ni aides d'État ni divergences de normes susceptibles d'avoir un effet négatif sur nos relations commerciales.

Mme Dalloz a fait état des difficultés liées aux formalités douanières, qu'il importe de remettre en discussion; tout n'est pas achevé dans la mise en œuvre de l'accord. M. Favennec-Bécot a insisté sur le respect du protocole concernant l'Irlande du Nord, et d'autres propositions ont été faites. Il faut maintenant poursuivre les discussions mais, pour parer à toutes les éventualités, nous nous sommes dotés d'un système de contrôle et de sanctions robuste, qui prévoit des mesures compensatoires, des mesures dites de rééquilibrage et des rétorsions croisées dans d'autres domaines que celui où s'est produite la violation, si d'aventure celle-ci devait survenir. Il faut faire preuve, sur tous ces sujets, d'une vigilance accrue.

Grâce à l'accord de décembre, nous avons également obtenu des garanties pour défendre les intérêts de nos pêcheurs; peut-être en parlerons-nous lors des questions. La France avait dit que la pêche ne serait pas une variable d'ajustement de la négociation et elle ne l'a pas été, même s'il reste encore des sujets à traiter. Je les évoquerai dans un instant.

Cet accord, mesdames et messieurs les députés, n'épuise pas l'ensemble de notre relation avec le Royaume-Uni, que nous devons absolument réinventer dans les domaines de la sécurité, de la politique étrangère et de la politique de défense. Si l'Europe, même sans le Royaume-Uni, reste une immense puissance notamment sur le plan commercial, elle a néanmoins un intérêt objectif à une étroite coopération avec le Royaume-Uni dans les domaines de politique étrangère et de défense.

J'ai toujours tenu ce propos, en public comme en privé.

C'est pourquoi nous avons toujours fait part, comme je le fais de nouveau aujourd'hui, de notre disponibilité pour travailler sur ces sujets avec Londres – ne serait-ce que parce que nous sommes tous deux membres permanents du Conseil de sécurité, que nous sommes deux puissances nucléaires, que nos intérêts sont convergents lorsqu'il s'agit de la défense du multilatéralisme ou des droits de l'homme, de la protection de l'environnement ou encore de la lutte contre le changement climatique. De surcroît, nous avons construit depuis les traités de Lancaster House, dont nous avons célébré les dix ans en novembre, un partenariat de défense solide entre la France et le Royaume-Uni, que le Brexit ne remet pas en cause. Il faut donc que nous ayons ces discussions avec le Royaume-Uni en faisant preuve d'intransigeance sur le respect des textes, de vigilance quant à leur application, et de volonté et de disponibilité pour travailler sur les autres sujets ; c'est d'ailleurs ce qui se passe de fait.

Il nous faut enfin, au sujet des partenariats extérieurs, nous assurer que nos intérêts et nos valeurs sont respectés dans le cadre du dialogue de franchise, de fermeté et d'exigence que nous avons avec la Chine, comme je l'ai indiqué au début de mon intervention. Nous devons aussi traiter avec la Chine nos sujets d'intérêt commun comme les sujets environnementaux. Nous ne pourrions pas aboutir à des accords significatifs à Copenhague si la Chine est absente de la négociation. Il faut le savoir, et cela n'empêche pas la fermeté sur d'autres sujets, en particulier sur la question des Ouïghours.

Mesdames et messieurs les députés, l'Europe c'est aussi un projet de solidarité. On a pu l'oublier, lorsque l'on a voulu faire de l'Europe un marché et uniquement un marché. C'était une erreur que nous devons non seulement réparer mais aussi veiller à ne pas reproduire, alors que nous cherchons à faire en sorte que l'Europe s'assume comme une puissance et que nous sommes par ailleurs confrontés à des bouleversements majeurs.

Car la solidarité, même si certains tendent parfois à perdre de vue cette évidence, demeure notre première arme face aux crises. C'est le cas bien sûr pour la crise de la covid-19 ; Mme Grandjean en a parlé, et d'autres sont intervenus sur le sujet. Je rappelle qu'il y a un an, l'Europe de la santé n'existait pas, car la santé n'a jamais fait partie des compétences de l'Union. Aujourd'hui, la situation n'est sans doute pas totalement satisfaisante, pas parfaite ; certains ont stigmatisé certaines lacunes, parfois importantes. Mais il faut mesurer le chemin parcouru ! En avançant à marche forcée, nous avons su progressivement nous coordonner et nous organiser. Face à l'urgence d'une crise sans précédent, nous avons posé les bases d'une Europe de la santé à la fois souveraine et solidaire, comme l'a appelé M. Jerretie.

Sur la question des vaccins, on peut polémiquer autant que l'on veut. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Je pense quand même que c'est à la fin de l'histoire qu'il faudra tirer les leçons, car c'est alors que les comparaisons prendront un sens. Mais je suis prêt à ce débat – y compris, monsieur Mélenchon, sur le bien public commun que doivent être les vaccins au niveau international.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Donc vous êtes d'accord avec moi !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Nous avons d'ailleurs été parmi les premiers à être au rendez-vous de l'Organisation mondiale de la santé, et nous étions peu nombreux alors – je rappelle que j'ai moi-même pris la parole sur ce point dans le cadre de l'OMS...

Je le répète, je suis prêt à ouvrir le débat sur la notion de bien public,...

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Quand ?

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** ...sans toutefois préjuger de ce que pourraient être ses conclusions.

Je vous rappelle d'ailleurs, monsieur Mélenchon, que l'initiative *COVID-19 Vaccines Global Access* – COVAX – a été prise par les Nations unies sous l'impulsion du Président de la République, en collaboration étroite avec l'Union européenne. Contrairement à ce que vous dites, cette initiative a eu des effets très importants, en permettant notamment que des doses de vaccin commencent à arriver en Afrique...

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Si vous vous engagez à vacciner toute l'Afrique, bravo !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Ainsi, le Ghana a reçu 600 000 doses le 24 février, la Côte d'Ivoire 500 000 doses le 26 février, l'Angola 500 000 doses le 2 mars et le Nigeria 4 millions de doses le même jour. Ce n'est pas de l'invention, c'est un exemple concret de solidarité résultant de l'initiative que nous avons prise en urgence. (*Applaudissement sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

Je ne nie pas que des questions doivent se poser, mais encore faut-il constater les faits avant de les critiquer.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Pourquoi êtes-vous si agressif ? Je n'ai rien fait, moi !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Je comprends que cela vous gêne que je vous dise la vérité au sujet de l'Europe de la solidarité, mais c'est comme ça !

Si nous nous étions présentés en ordre dispersé devant les industriels, nous aurions tous été perdants, car nous nous serions battus pour nous arracher les vaccins, ce qui aurait finalement profité aux plus grands pays. Au début de l'épidémie, il est arrivé qu'on s'arrache les masques sur les tarmacs chinois. Nous n'en sommes plus là et nous avons su être solidaires au niveau européen à la fois dans l'achat et dans le partage des vaccins. Je souhaite vraiment que cette dynamique perdure et, même s'il y a çà et là des tentations de sécession, je répète que c'est à la fin de l'histoire que l'on fera les comptes.

Pour assurer la résilience à long terme de l'Union face aux menaces sanitaires transfrontières – on sait qu'il pourrait y avoir d'autres pandémies –, il est nécessaire de renforcer la dynamique de l'Europe de la santé, qui se crée en marchant. Le processus est en cours, je pense au renforcement du Centre européen de contrôle et de prévention des maladies – ECDC –, à la décision de faire de l'Agence européenne des médicaments – EMA – un cadre de coordination, ou encore à l'institution de l'Agence européenne de recherche et de développement biomédicaux avancés, qui couvrira l'ensemble de la chaîne de valeur depuis la recherche jusqu'à la production industrielle.

Je vois dans ces différentes initiatives les signes d'un sursaut bienvenu. Je rejoins Mme la présidente Rabault, qui a évoqué tout à l'heure la carence européenne en matière de production : effectivement, on ne produit plus un seul gramme de paracétamol en Europe...

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Eh oui !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** ...et il est absolument nécessaire de reprendre la main dans ce domaine essentiel à notre souveraineté, comme on a pu le vérifier au cours des derniers mois.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Voilà !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** La solidarité européenne s'est également manifestée à l'occasion de l'accord intervenu sur le plan de relance : pour la première fois, la solidarité européenne a pris la forme d'une capacité d'emprunt, donc d'un endettement commun. Sans revenir davantage sur une question qui a été longtemps débattue ici, j'insiste sur le fait que cette solidarité devra également s'exprimer en matière de lutte contre le dumping social : sur ce point, nous devons fixer un agenda de convergence économique et sociale entre les États de l'Union, notamment sur la question du salaire minimum européen.

La solidarité, c'est aussi ce qui nous permettra de trouver une solution européenne au défi de l'immigration – c'est même la seule manière réaliste d'y parvenir. Je pense à la solidarité entre les États membres, mais aussi à celle dont nous devons faire preuve à l'égard de nos partenaires du Sud. Les États membres doivent faire preuve de solidarité et de responsabilité entre eux pour soutenir les pays de première entrée et éviter les mouvements secondaires et, pour ce qui est des personnes n'ayant pas droit à la protection, faire valoir ensemble une même exigence vis-à-vis des pays de transit et d'origine au sujet des retours et des réadmissions des personnes non éligibles au droit d'asile. Ne pas engager cette démarche revient à tuer le droit d'asile, car cela banalise les mouvements. Le paquet « Migration et asile » proposé par la Commission va dans le bon sens et constitue une excellente base de travail pour les Vingt-Sept, qui auront sans doute à se prononcer sur ce point au moment de la présidence française.

Comme je le disais, la solidarité doit également s'exprimer envers nos partenaires du Sud, car nous ne saurions apporter de réponses durables à ce défi sans redonner à ceux qui se sentent forcés à partir vers l'Europe des perspectives d'avenir ne passant pas par les tragédies et les dangers de l'exil. C'est tout le sens de l'engagement que nous avons pris hier ensemble quand vous avez voté le projet de loi de programmation relatif au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales, et c'est tout le sens de l'engagement de l'Europe qui est le premier bailleur au niveau mondial en matière de développement.

Enfin, mesdames et messieurs les députés, l'Europe est un projet d'avenir, un projet de combat. En effet, les biens communs que nous voulons transmettre demain à la nouvelle génération sont menacés et nous devons les défendre, à commencer par notre planète. Mme Maillart-Méhaignerie a évoqué les sujets qui sont sur la table dans le cadre de la préparation de la rencontre de Copenhague. Dans cette perspective, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union réunis au sein du Conseil européen ont fixé un nouvel objectif de réduction d'au moins 55 % des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 et de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Nous devons maintenant décliner ces objectifs en adoptant une stratégie concrète pour accélérer la décarbonation du secteur de l'énergie, renforcer ces puits de carbone que sont nos forêts et instaurer le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières que la France appelle de ses vœux depuis dix ans. Hier, nos partenaires ne voyaient dans cette démarche qu'une forme de protectionnisme...

**M. Adrien Quatennens.** Ce n'est pas un gros mot !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** ...et refusaient de nous suivre sur cette voie. Aujourd'hui, la Commission européenne se rend compte qu'une telle mesure est essentielle à l'efficacité de notre engagement en faveur du climat comme à la préservation de la compétitivité de nos entreprises et de nos industries. Cette prise de conscience fait, elle aussi, partie du réveil européen et de la sortie de l'innocence que j'évoquais tout à l'heure. Sur tous ces sujets, la Commission présentera en juin un paquet énergie-climat dont nous aurons l'occasion de débattre.

Nous nous sommes battus en 2015 pour obtenir l'accord de Paris et, depuis quatre ans, nous nous battons pour le préserver. Aujourd'hui, les États-Unis sont de retour parmi nous et nous entendons bien continuer à montrer la voie. Il ne s'agit pas seulement de prendre notre part à un effort nécessairement collectif, mais aussi d'inciter nos partenaires à faire plus dès maintenant, et la Conférence de Glasgow de 2021 sur les changements climatiques – COP 26 – sera le point d'orgue de cette démarche exigeante.

C'est bien un combat que nous menons, et nous avons à jouer un rôle déterminant dans l'avancée du multilatéralisme. Nous ne faisons pas du multilatéralisme à éclipses, mais considérons au contraire que c'est, pour l'ensemble de la communauté internationale, le seul vrai moyen d'avancer par le dialogue, la coopération et le droit, qui sont les choix constitutifs définissant l'Europe. Les enjeux de ce multilatéralisme sont tout à fait essentiels, ne serait-ce que pour la définition des normes. Dans ce domaine, nous avons acquis au cours des dernières années une expérience que nous devons maintenant mettre à profit pour relever tous les défis qui se présentent à nous sur une scène internationale très conflictuelle.

Enfin, nous devons nous battre pour que soient tenues les promesses de cette nouvelle révolution industrielle qu'est la révolution numérique, en mettant en avant le modèle que nous sommes en train d'inventer. Ce mouvement de projection sur la scène internationale est d'ailleurs complémentaire du mouvement d'affirmation de notre souveraineté que je décrivais tout à l'heure. Ces grands équilibres que nous travaillons à définir pour nous-mêmes entre innovation et régulation, entre protection des individus et protection des données, entre marché et citoyenneté, il nous faut maintenant en faire la matrice d'une mondialisation numérique mieux maîtrisée et plus humaine.

Voilà les combats qui nous attendent : il faut que l'Europe se donne les moyens de les mener, c'est pourquoi la transition numérique et la transition écologique sont au cœur du plan de relance et du nouveau cadre financier pluriannuel. Bien entendu, cela ne remet pas en cause les politiques historiques de l'Union telles que la politique agricole commune ou encore ce programme emblématique qu'est le programme Erasmus. Pour ce qui est de ce dernier, évoqué par plusieurs d'entre vous, notamment Mme Racon-Bouzon, je me félicite qu'il soit prochainement doté de 7 milliards d'euros supplémentaires, même s'il va désormais malheureusement devoir fonctionner sans le Royaume-Uni.

Oui, nous allons nous donner les moyens de préparer l'avenir, et c'est bien le sens des ressources propres que nous devons développer, qu'il s'agisse du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, de la taxe numérique ou encore de la taxe sur les transactions financières évoquée par le président Boursillon, un dispositif que nous avons initié de longue date et que nous devons partager le mieux possible.

**M. Jimmy Pahun.** Très bien !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Voilà, mesdames et messieurs les députés, ce que signifie pour nous le projet européen dans la perspective de la présidence française qui s'ouvrira en janvier prochain. Je conclurai en rappelant un principe essentiel, à savoir que le projet européen est aussi un projet de société, fondé sur des principes et des valeurs sur lesquelles nous ne saurions jamais transiger où que ce soit en Europe : il s'agit de l'État de droit et des libertés fondamentales, de la liberté d'expression aux libertés académiques, des libertés qui ont fait de nous ce que nous sommes, pour nous-mêmes mais aussi aux yeux du monde. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions.

Je vous rappelle que la durée des questions ainsi que celle des réponses est limitée à deux minutes sans droit de réplique.

Nous commençons par le groupe La République en marche.

La parole est à Mme Aude Bono-Vandorme.

**Mme Aude Bono-Vandorme.** Pédopornographie, trafic de drogue, incitation au terrorisme : dans de nombreux cas, l'espace numérique est un espace sans lois ni droit. Ce qui n'est pas autorisé dans l'espace public est, hélas, présent sur internet en raison d'un manque de régulation et de contrôle. À l'heure actuelle, les États n'ont pas les capacités de réagir, Facebook, Twitter et autres ayant le contrôle exclusif de leurs plateformes. En tant qu'entreprises privées, ces GAFAM sont libres de bannir toute personne ne correspondant pas à leurs conditions d'utilisation.

Or il est pour le moins étonnant, je dirai même choquant, de constater que Twitter a laissé et laisse encore de nombreux profils alarmants actifs sans intervenir. Face à une telle situation, il nous revient de rappeler que les lois nationales s'appliquent pour tous et que le cyberspace ne peut y échapper. La mise en place du *Digital Services Act* devrait faire évoluer les choses. Le 15 décembre dernier, la Commission européenne a publié ce projet de règlement visant à élaborer un nouveau cadre de régulation pour mettre fin à l'irresponsabilité des géants du numérique.

Ainsi, les grandes plateformes seront tenues d'agir rapidement pour supprimer tout contenu illégal : discours de haine, harcèlement, contrefaçon, utilisation de matériel protégé par le droit d'auteur, contenu terroriste, discriminatoire, pédophile, ou encore dévoilement d'images privées. À défaut d'une action rapide et efficace, les plateformes devront prouver leur méconnaissance des faits afin d'échapper aux sanctions. C'est un beau premier pas, qui nous rappelle la nécessité et l'urgence de bâtir une Europe souveraine garante des libertés fondamentales, tout en nous protégeant contre les menaces protéiformes que nous rencontrons.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous apporter plus de précisions sur la position de la France au sujet du DSA ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Comme vous l'aurez certainement noté, madame la députée, j'ai déjà évoqué ce sujet dans mon intervention initiale. Les plateformes numériques doivent être responsabilisées pour les contenus qu'elles diffusent : contrairement à ce que prétendent certains, elles ne peuvent être regardées comme de simples intermédiaires qui pourraient se désintéresser des contenus transitant par leurs canaux. Elles doivent, au contraire, assumer leurs responsabilités par rapport à ces contenus eu égard aux

risques significatifs induits pour leurs utilisateurs. Dans ce contexte, nous nous réjouissons de la proposition en décembre dernier par la commission d'un *Digital Services Act*. Ce texte, qui permettra de mettre à jour une législation vieille de vingt ans, comporte des objectifs ambitieux que nous partageons, considérant que ses dispositions vont dans le bon sens.

Nous avons constaté avec satisfaction que le DSA ne limite pas le champ des obligations des plateformes aux seules mesures de lutte contre les contenus illicites. Il était en effet essentiel que le texte appréhende l'ensemble de la politique de modération des plateformes, ce qui est le cas aujourd'hui. Cependant, il nous semble que le texte doit être encore amélioré sur deux points.

Premièrement, nous souhaitons que le régulateur national dispose de prérogatives suffisantes pour permettre un contrôle effectif et garantir l'implication des autorités compétentes du pays de destination, et pas seulement du pays d'origine.

Deuxièmement, en matière de régulation des contenus, nous portons une attention particulière au secteur de la vente en ligne. La France estime que des obligations spécifiques doivent s'appliquer aux places de marché, ce qui passe par un encadrement juridique adapté aux problématiques qu'elles posent. En effet, elles peuvent mettre en vente des produits dangereux ou illégaux et dont les informations pour les consommateurs sont parfois lacunaires, voire inexistantes.

Sous réserve que des améliorations soient apportées au DSA sur ces deux points, nous y sommes évidemment favorables.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Pont.

**M. Jean-Pierre Pont.** Il a été annoncé aux pêcheurs français que, dès le lundi 4 janvier, les autorités britanniques mettraient à leur disposition les licences permettant à leurs bateaux de pêcher, comme avant le Brexit, dans les eaux territoriales anglaises des 6 à 12 miles – zone dans laquelle ils devaient avoir un libre accès aux eaux britanniques.

À ce jour, plus de la moitié des licences n'ont toujours pas été délivrées, en particulier à Boulogne-sur-Mer. Cette situation laisse à quai nombre de nos bâtiments depuis deux mois, à tel point que même le président du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins – CNPMM – , Olivier Leprêtre, pense à désarmer son bateau.

Je ne doute pas de vos interventions multiples pour y remédier, tant auprès du gouvernement britannique que de Bruxelles, mais je suis bien obligé de constater le peu d'empressement de Londres, c'est le moins qu'on puisse dire, à respecter ses engagements. Ces réticences britanniques n'augurent rien de bon pour les négociations qui doivent impérativement s'engager dès maintenant pour définir le futur statut des zones et des quotas de pêche après la date butoir de juillet 2026.

À ce sujet, je me permets de vous confirmer qu'il est hors de question pour nos pêcheurs que ce type d'accord soit renouvelable chaque année comme le souhaitent les Britanniques, entraînant ainsi des discussions permanentes. Dans de telles conditions, le secteur de la pêche perdrait toute visibilité à moyen et long terme. Les entreprises de pêche ne pourraient plus prévoir leurs investissements – l'achat de bateaux neufs, par exemple – et d'en étaler l'amortissement.

En dehors du problème des licences, évoqué plus haut, il reste aussi à résoudre dans l'immédiat la question de la baisse des 25 % de quotas que doit subir la pêche française d'ici



2026. Privés de licence depuis deux mois par les Britanniques, les bateaux français devront-ils diminuer leurs prises dès 2021, soit sur seulement dix mois ? C'est une question vitale et même de survie pour beaucoup de bateaux. Nos pêcheurs attendent vos réponses au plus vite.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Lorsque nous avons évoqué les dispositions sur la pêche de l'accord, vous avez vous-même apprécié ce que nous avons obtenu : l'accès à la totalité des eaux britanniques dans la zone des 6 à 12 miles jusqu'en juin 2026, que les espèces soient ou non concernées par les quotas ; une baisse progressive et limitée à quelque 25 % des quotas jusqu'en 2026, alors que les Britanniques ont réclamé un taux de 80 % jusqu'au dernier moment ; la préservation à long terme des accès aux eaux des îles anglo-normandes – une zone qui, je le concède, fait davantage partie de mes préoccupations que des vôtres. Tout cela a été acquis.

Vous avez cependant raison de dire que tout n'est pas réglé. Nous devons obtenir au plus vite la transformation des licences provisoires en licences d'accès définitif à toutes les zones de pêche britanniques et pour tous nos navires. Avec la commission, nous devons donc continuer à agir et maintenir la pression sur les autorités britanniques sur plusieurs points. Il nous faut ainsi renégocier les TAC – totaux admissibles de capture – qui sont encore provisoires afin de gagner en lisibilité, y compris pour l'année en cours. Pour que les conditions de concurrence soient loyales, il faut aussi veiller au respect des normes – en particulier des normes techniques –, ce qui n'avait pas été vraiment prévu dans l'accord.

Ensuite, il faudra anticiper au-delà de la période des cinq ans et demi. Je peux vous assurer une chose : un refus d'accès aux eaux britanniques lors des négociations postérieures à 2026 pourrait se révéler coûteux pour nos partenaires britanniques compte tenu des mesures compensatoires et de rétorsion déjà évoquées, qui pourraient aller jusqu'à la suspension de tout partenariat économique et commercial si nécessaire.

Nous devons être très vigilants et fermes dans ce domaine. Croyez bien que le Premier ministre, le secrétaire d'État Clément Beaune et moi-même sommes très attentifs à tous ces sujets dont je vous remercie de nous avoir rappelé l'importance.

**M. le président.** Le groupe Les Républicains va poser les deux prochaines questions.

La parole est à Mme Isabelle Valentin.

**Mme Isabelle Valentin.** Une France souffre en silence. Une France qui se lève tôt et ne compte pas ses heures, mais qui meurt à petit feu et dans l'indifférence générale. Cette France, c'est celle de nos agriculteurs dont on ne parle que pour les montrer du doigt, les maltraiter ou leur manquer de respect. Cette France, celle de nos origines, nourrit le monde.

Alors que les négociations sur la politique agricole commune entrant en vigueur en 2023 sont déjà bien avancées, nos agriculteurs s'inquiètent de ses conséquences désastreuses pour leurs exploitations, dans un contexte où celles-ci sont déjà sinistrées par une crise conjoncturelle mais aussi pour des raisons structurelles liées aux surcoûts de main-d'œuvre et de fiscalité.

Dans mon département de Haute-Loire, caractérisé par une agriculture de montagne, la survie des exploitations dépend de deux grands engagements de votre part : le maintien des aides couplées à leur niveau actuel ; le renfor-

cement de l'ICHN – indemnité compensatoire de handicaps naturels – et des aides pour les actifs professionnels. Comme chacun le sait, l'agriculture de montagne est vertueuse car elle permet de relever le défi climatique et propose des produits sains et de qualité correspondant aux attentes des consommateurs.

L'avenir d'hommes, de femmes et de familles repose entre vos mains, monsieur le ministre, mais c'est le visage même de nos territoires qui risque d'être à jamais défiguré si ces aides de la PAC venaient à baisser. Que deviendraient nos paysages patiemment entretenus par la main de l'homme ? Que deviendraient les filières agroalimentaires, les appellations d'origine protégée – AOP – et les labels de qualité ? Que deviendraient notre économie locale, le tourisme, les emplois ? Pouvons-nous accepter la fermeture à venir de classes, d'écoles, de commerces et donc la mort de nos villages ?

La vraie question est bien de définir ce que nous souhaitons pour notre agriculture et notre alimentation. C'est un vrai choix politique que le Gouvernement devra assumer et qui, ne nous y trompons pas, aura des répercussions sur les décennies futures.

On peut s'interroger sur les steaks fabriqués avec du soja ou des cellules-souches. Ce ne sont pas des produits souhaités par la grande majorité des Français qui, avec la crise du covid-19, reviennent vers des productions locales et des circuits courts. La France est le pays de la gastronomie, du bon et bien manger. Les producteurs français détiennent de véritables savoir-faire.

**M. le président.** Veuillez conclure, chère collègue.

**Mme Isabelle Valentin.** Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager à tout faire pour que la PAC de 2023 maintienne les aides couplées à leur niveau actuel, et que l'ICHN soit renforcée, mieux ciblée sur l'élevage...

**M. le président.** Merci, chère collègue.

**Mme Isabelle Valentin.** ...et qu'elle prenne en compte les actifs professionnels ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Vous êtes très soucieuse de l'avenir de nos agriculteurs ; moi aussi, par expérience, par engagement, par histoire. Je suis aussi très attaché aux paysages. Pour ma part, je considère que la PAC n'est pas une politique du passé ; c'est une politique moderne, qui assure le bien-être d'une profession tout à fait respectable mais aussi la préservation de nos paysages et notre sécurité alimentaire.

Aussi cette priorité s'est-elle reflétée dans les négociations budgétaires de juillet 2020, l'accord sur le prochain cadre financier pluriannuel et le plan de relance qui a permis un maintien en valeur du budget de la PAC, qu'il s'agisse du premier ou du second pilier. C'est le signe de l'importance que l'Union européenne continue à accorder à une politique qui a fait ses preuves et que nous devons soutenir, notamment dans l'adversité, comme nous l'avons fait.

Il est acquis que la prochaine PAC sera à la fois plus verte, avec le renforcement de l'écoconditionnalité, et plus subsidiaire avec l'élaboration par chaque État membre de son plan stratégique national. Dans ce cadre, l'agriculture de montagne a sa place car elle permet de contribuer au développement économique des territoires ruraux, de conserver les savoir-faire traditionnels et d'entretenir les paysages.

Nous sommes battus pour que le second pilier de la PAC, dédié au développement rural, puisse continuer à aider ce type d'agriculture pratiquée dans des zones par nature fragiles. L'ICHN sera donc pérennisée, ce qui est essentiel pour maintenir les activités agricoles dans ces territoires difficiles. Revalorisée de 80 % entre 2014 et 2019, l'ICHN continuera de l'être au cours de la PAC 2023-2027. Nous sommes tout à fait décidés, le ministre de l'agriculture au premier chef, à faire en sorte que les spécificités des zones de montagne aient toute l'attention du Gouvernement parce que c'est une nécessité vitale pour des territoires comme le vôtre.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Bazin-Malgras.

**Mme Valérie Bazin-Malgras.** L'Union européenne s'est engagée dans un plan de relance de 750 milliards d'euros pour faire face aux conséquences de la crise due à la covid-19. Inédit, ce plan oblige l'Union européenne à emprunter plusieurs centaines de milliards d'euros sur les marchés financiers. La France a autorisé le recours à cet endettement commun par une loi promulguée le 8 février 2021.

De nombreuses questions – et non des moindres – restent néanmoins en suspens. Si les États membres se sont entendus – non sans difficultés – sur un endettement commun, de nombreuses incertitudes demeurent sur les moyens dont l'Union européenne disposera pour rembourser cette dette.

Le financement de cet emprunt reste à définir, alors qu'il nous engage jusqu'en 2058 et que les remboursements doivent commencer à partir de 2028. L'accord européen prévoit ainsi la création de nouvelles ressources propres afin de financer cet emprunt. Les pistes évoquées restent vagues : un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ; une redevance sur le numérique ; un système d'échange des quotas d'émissions éventuellement étendu au secteur de l'aviation et du transport maritime ; une taxe sur les transactions financières qui viendrait s'ajouter à la nouvelle contribution nationale calculée sur la base des déchets d'emballages en plastique non recyclé.

Plusieurs de ces pistes sont de véritables serpents de mer de l'Union européenne. Depuis combien de temps parle-t-on d'une taxe sur les transactions financières ? Alors que ce recours à l'emprunt nécessite toujours l'autorisation de nombreux parlements nationaux, nous devons nous efforcer de lever les trop nombreuses incertitudes qui persistent encore. Rappelons-nous que l'équilibre du plan de relance français de 100 milliards d'euros repose sur les 40 milliards d'euros que la France doit recevoir dans le cadre du plan de relance européen.

Quelles propositions le Gouvernement formule-t-il pour lever les hypothèques sur le financement de ce grand emprunt européen ? Quelles nouvelles ressources la France entend-elle privilégier dans ce cadre ? (*Mme Brigitte Kuster applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Ce plan de relance essentiel est au service des objectifs stratégiques de l'Union que j'ai déjà évoqués : assurer la transition climatique et numérique. Chaque plan national devra ainsi comporter 37 % de dépenses climatiques et 20 % de dépenses numériques.

La France s'est engagée sur deux priorités : autoriser la Commission européenne à lever l'emprunt ; soumettre notre plan national de reprise et de résilience. Sur le premier volet, la France s'est montrée exemplaire en approuvant la décision prise par la Commission et le Conseil.

S'agissant du second, le règlement établissant la facilité de reprise de résilience, c'est-à-dire la possibilité d'un financement, est désormais en vigueur. Nous allons notifier notre plan rapidement, avant la fin du mois, afin de bénéficier au plus vite des fonds affectés, en particulier les 13 % de notre enveloppe « prêts alloués » qui représentera 5 milliards d'euros, ce qui va alléger le besoin de financement de notre propre plan de relance.

C'est le flou, dites-vous. Pour ma part, je ne vois pas de flou, peut-être parce que nous n'avons pas les mêmes lunettes.

**Mme Valérie Bazin-Malgras.** Je n'en ai pas !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** C'est ce qui doit faire la différence !

Il n'est pas question de faire payer le contribuable français puisque des engagements ont été pris pour que ce plan soit financé par de nouvelles ressources. Vous dites ignorer ce que sera le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières alors que le calendrier est connu puisque cet engagement sera pris en juin. La taxe sur les géants du numérique sera coordonnée avec les dispositions qui seront prises dans le cadre d'un futur accord avec les États-Unis, la réflexion sur la fiscalité du numérique ayant été relancée avec ce pays. Cet accord devrait intervenir avant la fin de l'année et permettre d'articuler les contraintes internationales avec la volonté des États membres.

Grâce à ces mobilisations, ce ne sont pas les contribuables qui paieront, mais les acteurs qui veulent bénéficier des avantages du marché intérieur et qui, actuellement, n'en paient pas le prix. Outre son efficacité financière, cette initiative présente l'avantage de la moralité.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Castellani, pour le groupe Libertés et territoires.

**M. Michel Castellani.** Ma question porte sur la politique régionale européenne ou politique de cohésion, en particulier sur les fonds structurels d'investissement, dans le contexte de déploiement du plan européen de relance. Le fonds européen de développement régional, le FEDER, et le fonds social européen, le FSE, on le sait, représentent des leviers importants pour les régions. Le cadre financier pluriannuel – CFP – pour 2021-2027 repose sur deux grandes thématiques : la croissance intelligente et l'économie verte. Nous saluons ce choix du développement par l'écologie, consacré par le pacte vert, le *greenddeal*. Nous notons aussi que, malgré la baisse de 8 % du volume financier global de la politique de cohésion au niveau européen et de 5 % au niveau national, l'enveloppe allouée à la Corse a été maintenue. Néanmoins, nous trouvons dommageable de ne pas prendre en compte les particularités propres à chaque État et à chaque territoire. La politique de cohésion devrait assurer un meilleur aménagement pour accompagner les régions enclavées, montagneuses ou insulaires, donnant plein effet à l'article 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le TFUE.

Une difficulté supplémentaire, le nouveau CFP intervient dans le contexte actuel de crise. Cette dernière touche particulièrement certains territoires, notamment ceux dont l'économie dépend des secteurs à l'arrêt – le tourisme, pour n'en citer qu'un. Les remontées de terrain font apparaître des inquiétudes sur l'articulation entre la politique de cohésion et les outils de relance ainsi que sur une gestion trop centralisée : les collectivités paraissent insuffisamment associées au processus, dont la complexité pose problème.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous améliorer la situation sur ces points, pour initier plus efficacement la relance et mieux intégrer les particularités des territoires ? Je pense notamment, cela n'étonnera personne, au caractère insulaire de la Corse.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** L'accord trouvé au Conseil européen de juillet, que vous avez évoqué, est positif pour les régions françaises. Nous avons réussi à obtenir une hausse de notre enveloppe au titre de la politique de cohésion, qui s'établira à environ 17 milliards d'euros entre 2021 et 2027, soit une augmentation de 3 % par rapport à la période précédente. Le plan de relance européen permettra également de renforcer la politique de cohésion avec le nouvel instrument React-EU qui complète le dispositif initial.

Dans le cadre de la préparation du plan national de reprise et de résilience, que j'ai évoqué tout à l'heure, nous veillons à la bonne articulation entre les fonds de relance et ceux des autres programmes européens, en particulier les fonds de la politique de cohésion. En effet, pour avoir géré une région pendant un certain temps, je sais que l'enjeu principal, c'est la bonne absorption des ressources, la capacité à les utiliser. Il ne suffit pas que l'argent soit sur la table, il faut ensuite le dépenser efficacement et dans le délai.

La hausse de l'enveloppe française pour 2021-2027 s'explique notamment par le maintien de la catégorie dite des régions de transition, qui correspond à la situation de nombreuses régions françaises. Nous avons aussi obtenu que la spécificité de nos régions ultrapériphériques continue d'être reconnue avec une allocation spécifique.

La priorité de la politique de cohésion entre 2021 et 2027 sera d'aider les régions européennes à réaliser leur double transition numérique et environnementale. Cette orientation doit s'inscrire dans les choix régionaux. Par ailleurs, nous avons réussi à rendre les modalités de la politique de cohésion plus simples et plus flexibles. J'ajoute, même si vous le savez sans doute déjà, que les régions françaises pourront également bénéficier d'un nouveau fonds structurel européen, le fonds pour une transition juste, qui permettra d'accompagner les territoires français vers la neutralité carbone. Ce nouvel outil complète l'aide apportée aux régions.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Rabault, pour le groupe Socialistes et apparentés.

**Mme Valérie Rabault.** Ma question porte sur le statut des militaires français qu'une action devant la Cour de justice de l'Union européenne pourrait abusivement remettre en question. En effet, le 28 janvier dernier, l'avocat général de la CJUE a plaidé pour que certaines activités des forces armées, comme les tâches d'entretien, de surveillance ou de permanence, soient soumises à la directive européenne sur le temps de travail.

Ces conclusions suscitent de vives inquiétudes pour le fonctionnement de nos forces armées et de la gendarmerie nationale, qui – vous le savez mieux que quiconque – sont organisées selon le principe de disponibilité en tout temps et en tout lieu. Si elles étaient suivies par la CJUE, cela reviendrait à limiter fortement la capacité opérationnelle de nos forces armées et à réduire l'efficacité du renseignement, qui est crucial pour combattre le terrorisme. Une telle fragilisation de nos forces armées serait inacceptable eu égard aux

responsabilités majeures exercées par la France en matière de défense et de sécurité, et au rôle unique que joue l'armée française au sein de l'Union européenne.

Ces conclusions apparaissent pourtant en totale contradiction avec les traités européens. L'article 4 du traité sur l'Union européenne dispose en effet que « la sécurité nationale reste de la seule responsabilité de chaque État membre ». Il ne fait donc aucun doute que l'organisation des forces armées relève de la seule et exclusive compétence nationale.

Aussi, monsieur le ministre, vous engagez-vous, comme le Président de la République l'a fait le 18 octobre 2017 devant les forces de sécurité intérieure, à faire respecter les traités européens et à défendre la spécificité de nos forces armées afin que celles-ci soient exclues, totalement et de façon permanente, du champ d'application de la directive sur le temps de travail ? Si oui, pourquoi le rapporteur français est-il aussi timoré ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Je ne sais pas qui est le rapporteur français, mais croyez bien que sur ce sujet, le ministre de l'Europe et des affaires étrangères est tout à fait déterminé et sans peur aucune. Vous avez raison de soulever ce problème qui fait suite à une question préjudicielle slovène sur l'application aux forces armées de la directive sur le temps de travail. La procédure est en cours. Nous serons intransigeants sur deux points, qu'il ne faut pas opposer.

Nous sommes attachés à ce que l'Union européenne se dote de règles claires en matière de temps de travail et de protection des travailleurs. C'est un impératif, c'est l'esprit de la directive 2003/88/CE que nous avons soutenue et qui nous paraît essentielle.

En même temps, il est hors de question que ces règles viennent mettre à mal les spécificités de certaines activités, en particulier celles de défense.

Nous sommes très clairs et très exigeants sur ces deux points et sur la procédure. Les conclusions de l'avocat général ne peuvent pas nous satisfaire et nous ne saurions lui donner raison, même s'il prend en compte les spécificités des forces armées françaises. Donc si d'aventure la Cour le suivait, nous serions amenés à prendre des initiatives fortes pour éviter cette lourde perturbation.

**Mme Valérie Rabault.** Très bien, merci !

**M. le président.** La parole est à M. Paul Christophe, pour le groupe Agir ensemble.

**M. Paul Christophe.** La crise sanitaire et économique que nous connaissons démontre l'importance croissante de retrouver une certaine forme de souveraineté sur le territoire européen. En raison de l'actualité, nous pensons d'abord, et à juste titre, à la relocalisation des industries du médicament, susceptible d'assurer l'autonomie sanitaire du continent. Mais nous devons aussi nous projeter dans l'avenir et assurer une meilleure protection de nos ports, qui doivent devenir de véritables ouvertures pour l'Europe. À cet effet, le groupe Agir ensemble avait soumis au Gouvernement une proposition relative à la création de zones économiques spéciales dans le cadre du plan de relance. Cette proposition permettrait à la fois de lutter contre les effets économiques délétères du Brexit, de relancer l'économie de notre pays et de décarboner notre industrie pour la rendre, demain, plus compétitive.

Le Premier ministre britannique a annoncé aujourd'hui, il y a quelques heures, la création de huit ports francs outre-Manche d'ici à la fin 2021. Ces ports devraient bénéficier de

règles fiscales et sociales avantageuses. J'ai eu l'occasion d'interpeller à de multiples reprises le Gouvernement sur l'opportunité d'ériger en zone économique spéciale les deux grandes zones des Hauts-de-France labellisées « sites industriels clé en main » notamment la zone « grandes industries » du port de Dunkerque. En effet, au-delà de l'intérêt d'attirer de la grande industrie, créatrice de valeur ajoutée et d'emplois, Dunkerque peut aussi se positionner comme un avant-port britannique pour la desserte depuis l'Europe continentale, le Royaume-Uni demeurant l'un des premiers clients de la France à l'export. En visite au Havre, fin janvier, le Premier ministre a annoncé l'élaboration de zones économiques spéciales le long de la Seine pour répondre aux ports francs que veut créer le Royaume-Uni. Le port de Dunkerque, vu sa proximité géographique et stratégique avec l'Angleterre, doit aussi bénéficier d'une protection économique et fiscale efficiente pour ne pas subir les effets délétères de la création d'une enclave logistique et industrielle aux portes du marché européen.

Eu égard à ces enjeux industriels et commerciaux, cruciaux pour la France et pour l'Europe, comment appréhendez-vous l'opportunité de la création de zones économiques spéciales sur le territoire national, plus particulièrement sur le site du grand port maritime de Dunkerque ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Je partage vos préoccupations, tant du point de vue pratique que de celui de la dynamique économique et de la protection de souveraineté. Le gouvernement britannique, vous l'avez rappelé, a annoncé la création de huit ports francs qui bénéficieront de règles fiscales et sociales avantageuses dans le but d'attirer les investissements étrangers et les flux commerciaux – cela fait partie du risque de *dumping* que j'évoquais dans mon propos en conclusion du débat. Présidant le comité interministériel de la mer, le CIMER, en janvier, le Premier ministre a annoncé qu'il allait engager un travail avec les élus et les parlementaires afin de répondre sans délai à cette offensive. La réflexion avance rapidement.

Il s'agit d'abord de développer la vente hors taxes – une mesure assez simple –, pour compenser l'action du Royaume-Uni en la matière. Autre démarche : un allègement de la fiscalité des ports a déjà été entrepris, donnant lieu à un certain nombre d'exonérations. La réflexion concerne deux autres sujets. La création de nouvelles zones franches est à l'étude. Il est d'autant plus important d'agir que de nombreux pays de l'Union européenne ont, vous le savez, commencé à agir en ce sens – je pense en particulier aux Pays-Bas. Par ailleurs, une mission de réflexion a été confiée au CIMER pour étudier cette option, mais aussi celle des zones économiques spéciales, reposant sur des incitations fiscales dégressives dans le temps et modulables en fonction des ports et des activités.

Ainsi, conformément aux engagements du Premier ministre, le chantier est ouvert et mobilise beaucoup d'acteurs. J'espère que son aboutissement permettra de reconquérir des parts de marché, en améliorant la logistique portuaire mais aussi l'efficacité et le dynamisme des dispositifs douaniers. Ces derniers sont compliqués à construire du fait de la non-préparation des Britanniques aux conséquences du Brexit, qui a été rappelée par plusieurs intervenants.

Quoi qu'il en soit, pour ce qui est des zones économiques spéciales, voire des zones franches, je suis tout à fait prêt à travailler à vos côtés dans cette direction.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot, pour le groupe UDI et indépendants.

**M. Yannick Favennec-Bécot.** J'aimerais aborder la question des ambitions européennes en matière de défense. André Flahaut, l'ancien ministre de la défense belge, a très justement dit après le départ des Britanniques en 2020 : « Si l'Union européenne veut peser demain sur la scène internationale pour y promouvoir ses valeurs et sa vision, elle doit renforcer sa crédibilité autant que sa cohérence sur le plan militaire. » Alors que les Européens tergiversent depuis plus de vingt ans pour savoir si leur politique de défense doit être basée sur l'OTAN ou sur l'Union européenne, le départ des Britanniques, atlantistes de toujours, doit permettre de relancer un mouvement vers une Europe de la défense. Le fonds européen de défense est un premier pas que nous accueillons très favorablement, mais il ne saurait suffire. Ainsi, après le départ de Donald Trump et alors que le secrétaire général de l'OTAN assistait à la réunion du Conseil européen, vendredi dernier, quelle place reste-t-il aujourd'hui pour l'autonomie stratégique européenne ? La sortie des Britanniques, force de veto en matière de défense, ne devrait-elle pas nous conduire à relancer une véritable Europe de la défense, qui nous permettrait de peser à vingt-sept sur le plan géopolitique ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Je n'ai pas décliné, tout à l'heure, les avancées réalisées depuis quatre ans dans le domaine de la défense au niveau de l'Union européenne, mais elles sont spectaculaires. Je pense au fonds européen de défense, qui commence à signifier quelque chose, à la facilité européenne pour la paix, à la coopération structurée permanente et à l'initiative européenne d'intervention. Voilà quatre points essentiels qui font que dans le domaine de la défense, l'Europe d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec l'Europe d'il y a quatre ans.

Ce n'est pas uniquement dû aux doutes qui se sont fait jour pendant les quatre années d'administration Trump sur la solidarité transatlantique et l'avenir de la coopération de défense entre l'Europe et les États-Unis, mais aussi à la prise de conscience progressive, par les Européens, de la nécessité de disposer d'une autonomie stratégique, c'est-à-dire de la capacité de décider et des moyens d'atteindre leurs objectifs. Il y a là, je dois le dire, une avancée considérable.

Il nous faut poursuivre en ce sens, dans un contexte nouveau. Nous devons notamment préparer, d'ici le milieu de l'année prochaine, deux moments essentiels. D'abord, l'Union européenne a décidé, lors du Conseil européen du 26 février dernier, d'élaborer, sous la présidence française, la « boussole stratégique » en vertu de laquelle nous définirons nous-mêmes nos choix et orientations dans le domaine de la sécurité et de la défense.

Nous devons, parallèlement, assurer une bonne articulation entre cette boussole et la redéfinition du concept stratégique de l'OTAN, lequel, je le rappelle, fait débat. Un groupe de réflexion a été mobilisé sur cette question, sur laquelle le Président de la République était intervenu de manière assez fracassante. Tous ces éléments feront l'objet de discussion.

Nous devons donc définir deux orientations distinctes : l'autonomie stratégique dans le cadre de la boussole européenne d'une part, et le partenariat de sécurité et de défense dans le cadre de l'Alliance d'autre part. Ce moment que nous allons vivre permettra, je le crois, d'assurer une nouvelle relation transatlantique tout en affirmant la souveraineté européenne.

**M. le président.** La parole est à M. Adrien Quatennens, pour le groupe La France insoumise.

**M. Adrien Quatennens.** Alors que les conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire font plonger des millions de Français dans la pauvreté, que les destructions d'emplois sont considérables et que notre pays s'endette pour y faire face, comment se fait-il que le Gouvernement n'ait rien trouvé à dire à propos des révélations du consortium de journalistes sur l'évasion fiscale au sein même de l'Union européenne ?

Dans les révélations de l'enquête OpenLux, on apprend que 15 000 Français possèdent des comptes au Luxembourg, fuyant l'impôt et donc la solidarité nationale. Cela concerne trente-sept des cinquante familles les plus riches de France et les trois quarts des entreprises du CAC 40, par l'intermédiaire de filiales. Au total, la fraude et l'évasion fiscale coûtent chaque année 100 milliards d'euros aux contribuables français, soit deux fois le service annuel de la dette, pour le remboursement de laquelle vous souhaitez que les Français fassent encore des efforts supplémentaires.

Nous proposons d'instaurer un impôt universel pour faire payer à ceux qui fuient l'impôt la différence entre ce qu'ils payent là où ils sont partis et ce qu'ils auraient dû payer s'ils étaient restés en France. Qu'avez-vous à dire sur ce scandale ? Que faites-vous pour lutter contre ? Le silence du Gouvernement est complice.

Enfin, puisque le débat porte sur l'Union européenne, quand en finirons-nous avec les traités rejetés en 2005 par les Français mais appliqués tout de même, contre leur volonté ? Ces traités agissent comme une camisole de force : ils interdisent l'harmonisation sociale et fiscale, réduisant l'Union européenne à une zone de compétition déloyale, dans laquelle l'alternative offerte à notre industrie se résume à sacrifier les acquis sociaux des salariés ou à délocaliser dans les pays plus à l'Est de l'Europe, où le travail est mal rémunéré. Il ne peut être question de continuer à défaire la France pour faire l'Europe. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** J'ai dit tout à l'heure, et je crois que vous m'avez entendu, que je veux faire la France en faisant l'Europe et faire l'Europe en faisant la France, car ce sont là deux aspects d'une même souveraineté. J'ai également évoqué la question du patriotisme.

Vous avez raison de soulever cette question. Lorsqu'on fait partie du même marché intérieur et qu'on partage la même monnaie, il est en effet essentiel qu'on traite ensemble des questions fiscales. De même que la concurrence ou le dumping sociaux n'ont pas leur place dans l'Europe que nous voulons bâtir, la course au moins-disant fiscal n'est pas acceptable, pas plus que l'évasion fiscale.

C'est pourquoi nous souhaitons harmoniser progressivement la fiscalité chaque fois que c'est pertinent, mais aussi promouvoir la transparence en matière fiscale pour lutter – je l'affirme officiellement, en réponse à votre interpellation – contre tous les phénomènes d'optimisation ou d'évasion fiscales qui sapent la confiance dans notre marché unique, la confiance de nos concitoyens dans l'Europe et, finalement, l'Europe elle-même.

Nous sommes donc très déterminés à faire la plus grande transparence en la matière et à lutter contre l'optimisation fiscale. Un accord a été trouvé à travers une modification de la directive européenne relative à la coopération administrative dans le domaine fiscal, qui prévoit de nouvelles obligations. Cela peut contribuer à la clarté et aux améliorations que vous et moi appelons de nos vœux.

**M. le président.** La parole est à Mme Marguerite Depez-Audebert, pour le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés.

**Mme Marguerite Depez-Audebert.** Je souhaite, à mon tour, appeler votre attention sur les difficultés que représente le Brexit pour les milliers de jeunes Français désireux d'effectuer une mobilité étudiante ou un stage au Royaume-Uni. J'ai déjà eu l'occasion de soulever cette question lorsque j'ai présenté en décembre dernier, à la commission des affaires européennes, un rapport d'information sur le bilan et les perspectives d'Erasmus +.

Le Royaume-Uni fut, jusqu'à l'année universitaire 2017-2018, la première destination pour les jeunes Français dans le cadre du programme Erasmus +, avec plus de 13 000 mobilités effectuées. Malgré le contexte du Brexit, il a su se maintenir en deuxième position l'année suivante, en accueillant plus de 11 500 jeunes Français.

Or, comme chacun le sait et contre toute attente, le Royaume-Uni a décidé de quitter Erasmus +, programme phare de l'intégration européenne, qui a permis à 10 millions de jeunes d'effectuer une mobilité et de renforcer ainsi l'identité européenne, les échanges interculturels et le multilinguisme. Désireux de rompre avec ce programme jugé incompatible avec l'objectif de repli sur soi qui anime les partisans du Brexit, le premier ministre britannique a annoncé la création d'un programme d'échanges propre au Royaume-Uni. Bien sûr, seuls les étudiants britanniques en mobilité seront éligibles aux financements versés à ce titre. Il ne s'agit donc pas d'une solution alternative pour les jeunes Français qui souhaitent étudier au Royaume-Uni.

Cette décision oblige les étudiants, apprentis et stagiaires français à se tourner davantage vers d'autres pays anglophones, comme l'Irlande, qui a accueilli plus de 5 800 Français en 2018-2019, soit une hausse de 22 % par rapport à l'année précédente.

Ma question est donc la suivante : quelle solution comptez-vous proposer à ces jeunes ? Serait-il, par exemple, envisageable d'instituer des organismes bilatéraux franco-britanniques, à l'image de l'Université franco-allemande, qui propose, depuis vingt ans, plus de 180 cursus binationaux et trinationaux, ou de faciliter les jumelages entre les universités de part et d'autre de la Manche, tout en encourageant la mobilité étudiante grâce au versement d'aides à la mobilité ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Le refus britannique de participer au programme Erasmus + est profondément regrettable. Il n'était pas nécessaire, puisque d'autres pays européens non-membres de l'Union européenne participent à ce grand programme. Ce refus est le résultat d'un choix politique : d'une certaine manière, les Britanniques souhaitent affirmer ainsi leur souveraineté – même si je ne suis pas certain qu'il s'agisse là d'une bonne conception de la souveraineté.

Comme pour de nombreuses questions liées à la nouvelle relation entre l'Europe et le Royaume-Uni, beaucoup reste cependant à préciser et à clarifier. Dans l'immédiat, le retrait britannique du programme Erasmus + n'entraînera pas un arrêt brutal des échanges, puisque tous les financements validés avant 2020 seront déployés. Nous attendons d'en savoir plus sur le programme Turing auquel vous avez fait référence et qui a été annoncé par le Royaume-Uni comme devant prendre le relais du programme Erasmus +, même si nous savons qu'il sera moins complet en matière d'aide

financière, de capacité de mobilité ou encore de coopération universitaire, et qu'il ne s'adressera pas uniquement aux acteurs européens mais au monde entier, car il s'inscrit dans le cadre du projet de « *global Britain* ».

Parallèlement, je constate que certaines universités britanniques instaureront des dispositifs de mobilité spécifiques, prévoyant des exonérations de frais d'inscription pour les étudiants. Le Royaume-Uni reste en effet membre du processus de Bologne, qui garantit une bonne homogénéisation des cursus universitaires. Nous sommes prêts à renforcer nos coopérations universitaires de recherche avec le Royaume-Uni – j'ai évoqué ces perspectives à l'issue de la discussion générale – et à trouver des solutions alternatives avec les universités.

M. Dumont a souligné la nécessité de renforcer notre relation avec l'Irlande. Je confirme que nous ne négligeons pas cette possibilité. Il importe en effet de montrer qu'Erasmus + reste un programme considérable, très dynamisant, et qui joue un rôle très important pour encourager la mobilisation des jeunes en faveur de l'Europe. Nous nous efforçons donc de favoriser de nouvelles formes de mobilité de la France vers le Royaume-Uni et inversement, et, de façon complémentaire, de consolider les échanges avec l'Irlande, qui y est tout à fait disposée.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

**M. André Chassaigne.** Je veux remettre sur le métier l'importante question de l'annulation des dettes publiques détenues par la BCE – question actuellement discutée dans l'Europe entière. De l'avis de tous, le plan de relance européen est insuffisamment doté pour faire face aux crises que nous traversons. Il nous faut donc trouver de nouveaux moyens de financement.

Or, depuis 2015, la BCE pratique une politique de rachat de dettes publiques, autrement appelée « assouplissement quantitatif » : pour rester dans les clous du traité de Maastricht qui interdit le financement direct des États par la BCE, cette dernière rachète aux banques des dettes souveraines sur le marché secondaire. À ce jour, la BCE détient 2 500 milliards d'euros de dettes publiques, argent que nous nous devons en quelque sorte à nous-mêmes et qu'il faudra rembourser, d'après le dogme libéral, soit par des hausses d'impôts, soit par des politiques d'austérité.

Cela, nous ne pouvons pas l'accepter, au vu des impératifs gigantesques qui sont les nôtres en matière de réparation sociale et économique comme de reconstruction écologique. Dès lors, nous demandons l'annulation de cette dette publique, ce qui nous donnerait un levier d'action considérable et nous permettrait d'injecter au moins 15 % du PIB prépandémie dans l'économie.

Une telle action est parfaitement réalisable, dans la mesure où une banque centrale n'est pas un créancier ou un débiteur ordinaire : si elle annulait une créance qu'elle détient, aucun fardeau ne serait transféré sur quiconque, puisque son passif n'est exigible par personne.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Voilà !

**M. André Chassaigne.** Nous considérons cette annulation comme un prérequis indispensable à la reconstruction du pays (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI*) et nous souhaitons entendre le Gouvernement sur cette question. (*Mêmes mouvements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Vous avez raison : un débat est en cours.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Ah ! Et où ?

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Vous y contribuez par vos propos. Je ferai simplement trois remarques à ce stade.

Tout d'abord, comme l'a souligné la présidente de la BCE, Mme Lagarde, et comme vous l'avez rappelé vous-même, annuler la dette publique n'est pas possible aux termes des traités européens, qui interdisent strictement le financement monétaire des États. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Or, si cette règle a été instaurée, c'est bien pour éviter de mettre en péril la BCE, à laquelle une telle mesure infligerait des pertes énormes. Nous prendrions ainsi le risque de porter atteinte à la crédibilité même de cette institution, qui sous-tend l'ensemble du système monétaire européen. (*Mêmes mouvements.*)

Vous êtes libres de vos propos, comme je le suis de ma réponse.

Ensuite, une telle décision risquerait de saper fortement la confiance dans les États membres dont la dette serait annulée, et finalement dans l'Union elle-même : en ne remboursant pas sa dette, c'est sa propre crédibilité que l'on met potentiellement en doute. Une annulation pure et simple emporterait des conséquences beaucoup plus fortes.

Enfin, je ne suis pas certain de comprendre la nécessité immédiate d'une telle mesure : les taux d'intérêt étant très faibles, il est possible de financer l'économie réelle à moindre coût. Dans tous les cas, le débat est à ce jour prématuré,...

**M. Adrien Quatennens.** Dites-le, alors !

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** ...la priorité étant d'abord de soutenir l'activité puis de rétablir la croissance lorsque les contraintes sanitaires pourront être levées. C'est ce que nous faisons à travers la mobilisation du plan de relance européen de 750 milliards d'euros.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Cariou.

**Mme Émilie Cariou.** Des situations de crise peut émerger le meilleur comme le pire. L'Union européenne face au covid avait l'occasion de renforcer sa gouvernance en innovant dans ses pratiques et en affirmant sa cohésion. À cet égard, l'emprunt commun est une véritable avancée, tout comme l'élargissement de son champ d'action à la santé, mais cette initiative ne doit pas masquer ses dysfonctionnements structurels. L'Union doit être profondément renouvelée, tant dans ses institutions que dans ses pratiques. Joute juridique avec AstraZeneca, fonctionnement de Frontex, renvoi de diplomates européens par Moscou : les avanies qu'elle a subies révèlent un criant besoin de renouveau de son projet sur une base plus fédéraliste et plus démocratique. Nous avons besoin d'une réelle solidarité européenne si nous ne voulons pas voir disparaître l'Union.

Lenteurs, contrats biaisés, opacité : tous ces ingrédients permettent encore en 2021 à des milliers de sociétés d'éviter l'impôt en s'expatriant au Luxembourg. Le journal *Le Monde* a révélé que près de 15 000 Français possèdent des sociétés dans le Grand-Duché pour un total d'au moins 100 milliards d'euros d'actifs, soit 4 % du PIB français : ils seraient plus nombreux que les Italiens et les Allemands réunis, et même que les Luxembourgeois eux-mêmes ! Il n'est que temps de rendre l'Europe plus transparente. Profitons des constats que nous permet de faire cette crise mondiale pour revoir la question de l'harmonisation fiscale au sein de l'Union européenne car l'urgence est de contrer ce dumping néfaste à la santé financière des États : la gestion des

recettes et du budget européens devrait faire l'objet de nouvelles discussions. Vous avez évoqué les traités, mais je pense qu'il est largement temps de les revoir en cette période de pandémie et de mener ainsi à une réforme du traité de fonctionnement de l'Union européenne. Cela permettra un renforcement du marché unique et des conditions de concurrence équitables, et conduira nécessairement à terme à l'harmonisation de certains impôts.

Il serait également temps de soulever la question des conditions d'application de la règle de l'unanimité au sein du Conseil. M. Moscovici s'était engagé à mener cette réforme... Qu'en est-il ?

Monsieur le ministre, où en est la position de la France quant à l'harmonisation fiscale dans l'Union européenne, compte-t-elle impulser une nouvelle dynamique sur ce sujet lorsqu'elle prendra la présidence tournante en janvier 2022 ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** Je vous ai déjà en partie répondu, madame Cariou, quand M. Quatennens a abordé des questions pertinentes concernant la fiscalité, notamment la lutte contre l'optimisation fiscale,...

**Mme Émilie Cariou.** La réponse n'était pas très précise.

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre.** ...mais je vais compléter mon propos.

Je pense que les sujets fiscaux au niveau de l'Union européenne n'ont jamais été aussi nombreux sur la table, et c'est largement le fruit de l'engagement de la France. J'ai évoqué ainsi l'instauration d'une taxe sur le numérique, que nous avons été les premiers à défendre et qui l'est désormais par vingt-cinq des vingt-sept États membres. J'ai indiqué dans une réponse précédente comment ce processus allait se poursuivre.

S'agissant de la taxe sur les transactions financières, et je répondrai ainsi à l'intervention liminaire du président Bourlanges, je rappelle que la France a mis ce dossier sur la table depuis plusieurs années, qu'elle a été à l'initiative d'une coopération renforcée pour pouvoir contourner les contraintes de la règle de l'unanimité et que le Portugal entend la ranimer durant sa présidence actuelle de l'Union européenne. Et puis il y aura de toute façon le rendez-vous de la présidence française. Le produit de cette taxe sur les transactions financières dont nous souhaitons l'instauration depuis longtemps représenterait une nouvelle ressource propre tout à fait opportune pour l'Union européenne.

Par ailleurs, s'agissant de l'harmonisation des règles en matière d'impôt sur les sociétés, nous espérons que les discussions vont reprendre pour créer une assiette commune, parallèlement aux développements attendus au niveau international. Mais il faut que l'Europe prenne des initiatives et la présidence française pourrait en être l'occasion. Vous avez toutefois rappelé que les décisions relatives à la fiscalité sont adoptées à l'unanimité, et c'est une difficulté depuis longtemps sur un sujet aussi sensible politiquement. Il est ainsi fréquent qu'un État utilise le droit de veto que lui permet d'exercer la règle de l'unanimité : j'assiste régulièrement à des blocages sur ces sujets. Face à cette situation, la révision des traités, sans être un tabou, n'est pas une perspective de court terme, et de surcroît soumise à de nombreux aléas, l'autre option étant de progresser dans le cadre actuel en essayant d'avancer à vingt-sept mais tout en ayant recours aux coopérations renforcées. Voilà ce que la France essaiera de faire pendant sa présidence, comme la présidence portugaise s'apprête à suivre la même orientation me semble-t-il,

en bonne harmonie avec notre pays. En tout cas, vous pouvez compter sur notre présidence pour que l'Union européenne puisse avancer à la fois sur la question du dumping social et sur celle du dumping fiscal. (M. Jean-Louis Bourlanges applaudit.)

**M. le président.** Le débat est clos.

(La séance, suspendue quelques instants, est immédiatement reprise.)

2

## MUTATIONS DU SECTEUR AÉRIEN FACE AUX DÉFIS ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE

**M. le président.** L'ordre du jour appelle le débat sur les nécessaires mutations du secteur aérien face aux défis économique et écologique.

La conférence des présidents a décidé d'organiser ce débat en deux parties : dans un premier temps nous entendrons les orateurs des groupes, puis le Gouvernement ; nous procéderons ensuite à une séquence de questions-réponses.

La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

**M. Jean-Luc Lagleize.** Il y a tout juste un an, sous les coups de boutoir d'un virus que nous connaissions à peine, la flotte aérienne mondiale a brutalement été clouée au sol. Fait inédit après des décennies de croissance continue et d'innovation technologique permises par les progrès de la mondialisation, les compagnies aériennes du monde entier ont alors été contraintes à réfléchir à une question inattendue : où entreposer leurs avions, dans quels aéroports, dans quels aérodromes aux quatre coins du monde ? Du fait de la diminution drastique des vols, tant sur les liaisons intérieures qu'internationales, le secteur tout entier a rapidement été placé sous assistance respiratoire, et il survit depuis grâce seulement à l'oxygène fourni par la puissance publique. Cette crise sanitaire qui se prolonge a profondément bouleversé notre façon de vivre, de consommer, de travailler et de nous déplacer, et elle aura sans nul doute des conséquences à moyen et à long terme pour le secteur aérien qui fait désormais face à des défis économiques et écologiques structurels.

D'un point de vue économique tout d'abord, la filière du transport aérien mais aussi celle de l'aéronautique sont véritablement à bout de souffle. La crise sanitaire de la covid-19 leur a porté un coup d'arrêt historique, elles font face à des difficultés financières qui pourraient mettre en jeu leur survie, d'autant plus que l'on ne prévoit pas de retour à des échanges aériens au niveau pré-crise avant 2024 au mieux, voire 2029 au pire. En France, plus de 1 300 entreprises industrielles, 300 000 emplois directs ou indirects, 58 milliards d'euros de chiffre d'affaires et une balance commerciale excédentaire de 34 milliards d'euros qui pourraient ainsi partir en fumée. Des donneurs d'ordres aux sous-traitants, toutes ces entreprises sont actuellement dans une situation extrêmement préoccupante, les licenciements pourraient toucher près de la moitié des employés de l'aéronautique dans la région Occitanie d'ici quelques mois...

**M. David Habib.** Et en Nouvelle-Aquitaine !

**M. Jean-Luc Lagleize.** En effet. En outre, ils pourraient conduire au rachat de certaines entreprises par des investisseurs étrangers cherchant à conquérir de nouveaux marchés ou à faire main basse sur des compétences de haut niveau. Un an après le début de la crise se pose donc la question de

l'adaptation des mesures d'urgence à cette situation qui dure, c'est-à-dire de notre capacité à en sortir sans mettre en péril le savoir-faire de cette industrie d'excellence ainsi que ses capacités d'innovation technologique.

Or si les dispositifs d'urgence – prêts garantis par l'État et activité partielle de longue durée – ont permis d'éviter les défaillances à court terme, ils semblent malheureusement inadaptés à moyen et *a fortiori* à long terme en raison de leur poids pour nos finances publiques. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, l'État pourra-t-il prolonger ces dispositifs d'urgence jusqu'en 2024 ou même jusqu'en 2029 ? Quels mécanismes le Gouvernement prévoit-il pour en sortir en douceur ?

Au-delà de ces mesures d'urgence, nos concitoyens nous demandent de revoir en profondeur nos politiques publiques en matière de préservation de l'emploi et des compétences. Il est aujourd'hui vital de planifier ensemble une reconversion industrielle à grande échelle d'un nombre important d'emplois des secteurs aérien et aéronautique pour éviter une trop forte progression du chômage. Le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés vous demande ainsi, monsieur le ministre délégué, d'étudier la possibilité de créer un ambitieux dispositif, financé par l'État et par les régions, qui permettrait de détacher des salariés actuellement à l'arrêt vers des secteurs d'avenir comme la robotisation industrielle, les mobilités du futur ou encore l'intelligence artificielle : un ingénieur aéronautique d'Airbus à Toulouse pourrait par exemple être détaché pour une durée déterminée dans un centre de recherches ayant pour objet d'accélérer la robotisation et la numérisation nécessaires à la filière, ou bien dans une start-up locale innovante dans le domaine des mobilités du futur, de l'intelligence artificielle ou autres. De même, comme cela se fait déjà en Suisse, les pouvoirs publics pourraient accompagner les pilotes de ligne dans leur reconversion dans le ferroviaire ou encore créer des passerelles pour qu'ils viennent grossir les rangs de l'armée de l'air et de l'espace.

Vous l'aurez compris, monsieur le ministre : nous saluons la stratégie du quoi qu'il en coûte et sa déclinaison dans le plan de soutien à l'aéronautique qui représente un effort de plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts garantis, mais nous appelons votre attention sur les nécessaires mutations structurelles du secteur aérien et du secteur aéronautique face à ces défis économiques majeurs.

Du point de vue écologique ensuite : tout comme les autres modes de transport, ne nous leurrions pas, l'aérien est à un moment charnière car le secteur des transports dans son ensemble est le seul en France dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 90. Il constitue désormais le premier secteur émetteur sur le territoire français. Cette dynamique est fondamentalement contraire aux objectifs climatiques que nous nous sommes fixés et nous devons, comme la plupart des Européens, rectifier nos trajectoires. Mais n'oublions pas que les émissions du secteur des transports proviennent essentiellement du secteur routier,...

**M. David Habib.** Très juste !

**M. Jean-Luc Lagleize.** ...qui en représentait 94 % en 2019 ! Le secteur aérien, lui, ne représente que moins de 4 %.

**M. David Habib.** Exactement !

**M. Jean-Luc Lagleize.** Mais, comme les autres, il doit bien évidemment participer à l'effort national de transformation en profondeur de notre société afin que notre pays atteigne la neutralité carbone dès 2050. Et, comme dans beaucoup d'autres secteurs d'activité, les parties prenantes du transport

aérien, que ce soient les compagnies aériennes, les aéroports ou la filière aéronautique en amont, sont déjà à la manœuvre pour accélérer la transition écologique et énergétique. Celle-ci, ne nous y trompons pas, a déjà commencé depuis plusieurs années grâce à une croissance continue de l'incorporation de biocarburants durables dans les avions et au développement d'avions à propulsion hybride et électrique. Dans quelques années à peine, de petits avions électriques d'une douzaine de places s'envoleront de tous nos aéroports – de ceux qui nous resteront en tout cas – ;...

**M. David Habib.** Eh oui !

**M. Jean-Luc Lagleize.** ...puis, ce sera au tour des appareils régionaux ultra-sobres et alimentés à l'hydrogène dès 2030 ; enfin, le successeur de l'A320, l'appareil commercial le plus vendu au monde, définira à compter de 2035 les nouveaux standards mondiaux d'aviation de ligne sur le plan environnemental.

La révolution verte de l'aviation a donc déjà pris son envol... Comment dès lors comprendre l'acharnement dont le secteur aérien fait l'objet et les mesures restrictives envisagées, notamment par le projet de loi Climat et résilience issu des travaux de la Convention citoyenne pour le climat ? Les quatre articles de ce texte consacrés au sujet ne sont en effet qu'interdictions et obligations alors que nous savons pertinemment que des incitations sont souvent bien plus efficaces, tant d'un point de vue environnemental qu'en matière d'acceptabilité et de justice sociale.

**M. David Habib.** Bravo !

**M. Jean-Luc Lagleize.** On aurait pu espérer avoir tiré les leçons de ce qui a déclenché en 2018 le mouvement des Gilets jaunes... Plutôt que d'interdire certaines liaisons aériennes et de restreindre l'extension des aéroports, incitons les constructeurs et les compagnies à investir encore plus massivement dans la transition écologique et énergétique pour mieux mailler et désenclaver nos territoires.

Ne soyons pas dupes : les interdictions d'aujourd'hui entraveront le développement de l'avion de demain. Ce dernier pourrait pourtant permettre de créer de nouvelles liaisons transversales et régionales dans les territoires, ce que ne permet pas toujours le transport ferroviaire.

En nous attaquant frontalement au transport aérien, et par conséquent aux fleurons aéronautiques qui font la fierté de la France, nous allons à l'encontre de nos intérêts stratégiques et économiques et nous prenons, en matière de souveraineté, le risque de conséquences désastreuses. Nous sommes non seulement sur le point de perdre notre capacité à nous déplacer librement d'un point à un autre du territoire, mais nous mettons aussi en péril la préservation des emplois et du savoir-faire inestimable de notre tissu industriel.

Certaines de ces mesures sont d'autant plus incompréhensibles qu'elles sont décidées de manière unilatérale, sans aucune harmonisation aux niveaux européen et international, avec le risque sous-jacent de voir les acteurs de la filière délocaliser leur production ou se détourner vers d'autres hubs aéroportuaires, sans que cela ne contribue pour autant à la transition écologique que nous appelons de nos vœux.

Notre rôle, en tant que politique, doit être de donner un cap et une vision pour ce secteur. Or la seule vision qui semble se dessiner dans le débat public est celle de forcer le secteur aérospatial à mettre la clé sous la porte. Ne tombons pas dans la facilité et la recherche du bouc émissaire parfait. Au contraire, soyons ambitieux comme l'étaient



Louis Blériot, Jean Mermoz ou les fondateurs de l'Aérospatiale. Nous le méritons, car Toulouse, la région Occitanie, la Nouvelle-Aquitaine et la France dans son ensemble sont le berceau de cette industrie : nous avons vu voler les pionniers et naître des programmes civils révolutionnaires comme le Concorde, le Beluga ou l'A380.

Je suis persuadé que nous avons toutes les capacités techniques et l'intelligence humaine pour devenir la nation capitale et les pionniers mondiaux de l'aviation verte ; donnons-nous en les moyens. Ne manquons pas l'embarquement, puis le décollage, vers cet avenir radieux et ne laissons surtout pas d'autres pays nous ravir cet énorme potentiel.

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, la situation du secteur aérien est urgente tant d'un point de vue économique qu'écologique. Monsieur le ministre délégué, alors que la France prendra la présidence du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2022, le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés vous demande instamment d'inscrire ces sujets cruciaux à l'ordre du jour des discussions européennes à venir. Nous mesurons la chance d'avoir un pilote aux bancs des ministres et nous comptons donc sur votre soutien et votre ambition pour faire décoller un transport aérien plus solidaire, plus souverain et plus durable en France et en Europe. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM, SOC et LT.)*

**M. le président.** La parole est à M. David Habib.

**M. David Habib.** Tout d'abord, je voudrais dire à M. Lagleize que je me retrouve totalement dans ses propos ; je le remercie de les avoir tenus.

Engager un débat sur les nécessaires mutations du secteur aérien face aux défis écologiques et économiques est une entreprise périlleuse pour la majorité. Le débat de cet après-midi nous démontrera l'importance, mais aussi l'extrême fragilité du secteur aérien, alors même que le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, que le Gouvernement nous soumettra dans trois semaines, est de nature à fracasser notre secteur aéronautique et empêcher tout développement vertueux de la filière. D'une certaine façon, je remercie le groupe Dem – qui a voulu ce moment de réflexion sur le secteur aérien – de mettre en difficulté le Gouvernement.

Je commencerai par deux questions. Quelle est la date d'application de l'article 36 du projet de loi qui interdit toute liaison aérienne à moins de deux heures trente de Paris ? Réponse : « le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi » ; soit, si la loi est promulguée en 2021, le dernier dimanche du mois de mars 2022. Seconde question : quand les premiers avions dits propres sont-ils attendus ? M. Lagleize l'a dit tout à l'heure : au mieux pas avant 2035, pour ce qui est des prototypes. En somme, le groupe Dem – comme celui de la République en marche – vote l'article 36, supprime huit liaisons intérieures, condamne 3 millions de passagers à trouver une autre solution – dont le bénéfice écologique, du fait des difficultés de report modal, n'est pas établi – et nous propose comme seule solution alternative de patienter jusqu'en 2035.

Non, mes chers collègues, la prohibition n'a jamais été une solution. Nous voulons tous lutter contre la dégradation du climat ; faisons ce choix sans attendre 2035. Comme vient de le rappeler M. Lagleize, une feuille de route environnementale a déjà été établie par le secteur aérien, fondée sur le renouvellement de la flotte par des avions de nouvelle génération et l'incorporation de carburants alternatifs durables. À

court terme, et avant 2035, un grand plan ferroviaire doit permettre de développer les plateformes intermodales et prolonger les LGV, les lignes à grande vitesse, jusqu'aux territoires non desservis.

Les deux régions les plus touchées par l'article 36 sont la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie : le secteur aérien y représente 170 000 emplois – soit près de la moitié des 350 000 emplois du secteur en France –, 22 % de l'emploi industriel des deux régions, et 1 100 entreprises qui, aux côtés d'Airbus, Dassault et Safran Landing Systems, assurent des fonctions de sous-traitance mondialement reconnues. Beaucoup, notamment dans la région parisienne, l'ont oublié : l'article 36 aura un impact sur 70 000 emplois directs et indirects. La Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie seront les premières à en supporter le coût social. Ironie : ces deux régions, mis à part Bordeaux et Montpellier, n'ont pas et n'auront pas de LGV puisque la République en marche et le MODEM ont gelé la poursuite du projet LGV Sud-Ouest que nous, socialistes, avions soutenu.

En 2035, nous disposerons d'avions propres et neutres en carbone. Les industriels s'orientent vers une nouvelle architecture de l'avion, un nouveau moteur plus petit et qui, placé à l'arrière, aura un rendement propulsif accru, des avions à propulsion hydrogène et des nouveaux carburants. Mais là encore, le Gouvernement ne fait rien pour inciter à leur utilisation. Leur coût est trois à quatre fois plus élevé que ceux utilisant du kérosène ; que fait-on pour en favoriser l'usage ? Rien.

Le Gouvernement s'apprête à déstabiliser le secteur aérien au pire moment : en 2020, Airbus a perdu 7 milliards d'euros et le groupe Air France-KLM 11 milliards. On dénombre 80 milliards de pertes au niveau européen et 315 milliards au niveau mondial ; vous savez ce que cela signifie pour les entreprises de la construction aérienne. Vous annoncez des aides, y compris pour Air France, mais celles-ci sont englouties par les déficits avant même qu'elles ne soient versées. En outre, vous ne faites rien pour éviter certains choix calamiteux de notre compagnie nationale qui se retire, par exemple, de nombreuses destinations – comme Biarritz – pour imposer sa filiale low cost Transavia, qui ne compte dans sa flotte que des avions Boeing et pas un seul Airbus.

Monsieur le ministre délégué, le Gouvernement s'apprête à déstabiliser ce secteur alors qu'aucun pays ne vous suit, et vous le faites en ignorant que les transferts de vols se feront, selon les régions, au bénéfice d'aéroports étrangers comme ceux de Bilbao ou de Francfort, entraînant d'ailleurs des coûts en carbone supplémentaires. Vous le faites alors que ce secteur est à haute densité scientifique, qu'il emploie 35 000 chercheurs, qu'il est l'un des premiers exportateurs et qu'il assure un maillage territorial de PME. Vous le savez, puisque vous êtes originaire de la région Nouvelle-Aquitaine qui, comme l'Occitanie, dispose d'un maillage exceptionnel.

Mais après tout, notre pays a l'habitude de s'asseoir sur les secteurs qui marchent bien, alors pourquoi changer ? Comme l'a dit M. Lagleize, nous sommes à un moment charnière. Les dispositions qui nous seront proposées dans trois semaines peuvent mettre à bas notre industrie aéronautique. Nous pouvons aussi rebondir et offrir un vrai avenir à un secteur aéronautique plus vertueux, plus respectueux de l'environnement et plus protecteur de ses emplois. Mais cela suppose du courage politique, un vrai discours et la mobilisation des forces sociales, et notamment syndicales ; pour ma part, j'y suis prêt. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, UDI et LT.)*

**M. le président.** La parole est à M. Luc Lamirault.

**M. Luc Lamirault.** Depuis maintenant près d'un an, le transport aérien traverse une crise liée à la situation sanitaire : la plupart des vols sont à l'arrêt, les aéroports sont vides et les perspectives du secteur sont clairement incertaines. Air France-KLM a annoncé une perte nette de 7,1 milliards sur l'année 2020 et un chiffre d'affaires en baisse de 59 % par rapport à 2019. Rappelons que le secteur aéronautique est la première filière d'exportation française ; avec l'épidémie, c'est la dégringolade : 45 % de baisse des exportations dans l'aéronautique. C'est tout le commerce extérieur de notre pays qui se retrouve en péril. Or la filière aéronautique en France représente 1 300 entreprises et 300 000 emplois directs ou indirects. Tout cet écosystème fait vivre de nombreux ménages et participe à la dynamisation des territoires. La situation est fragile et instable : nous devons réagir, et vite.

Au défi économique s'ajoute le défi écologique : le transport aérien est responsable de 2,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> et de 5 % du réchauffement climatique. Ces dernières années, les émissions produites par le secteur ne cessaient d'augmenter, mais l'épidémie de covid-19 a provoqué une réduction de 56 %, démontrant ainsi *a contrario* l'importance du trafic aérien dans la création de CO<sub>2</sub> et l'effet positif de sa diminution sur la qualité de l'air.

La crise sans précédent que traverse le secteur aérien nous amène donc à repenser la filière, qui doit mieux maîtriser son impact environnemental : c'est une condition indispensable pour préserver l'acceptabilité de ce mode de transport, sans laquelle il ne pourra connaître un développement pérenne. Ainsi, la relance économique espérée pour le secteur appelle une accélération de la transition écologique engagée dans notre pays et dans le monde entier. Le secteur aéronautique est un secteur stratégique pour notre pays et a un rôle central à jouer. La crise ne doit pas nuire à l'excellence de notre industrie, mais doit permettre à cette dernière de se réinventer et de contribuer aux objectifs de développement durable. Dans ce sens, le Gouvernement a sorti l'artillerie lourde : 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements, de prêts et de garanties pour tenter de sauver le secteur. Cette somme ne doit pas seulement être une perfusion mais elle doit permettre de transformer la filière en profondeur.

À l'avenir, nous savons que des budgets supplémentaires seront nécessaires pour investir dans des énergies plus propres comme l'hydrogène ou l'électricité. En 2019, la ministre des transports de l'époque, Elisabeth Borne, nous présentait la stratégie nationale pour le transport aérien, fixant un cap, à moyen terme, en 2025. Face à la crise sanitaire et économique, ainsi qu'aux défis écologiques, je me demande si cette stratégie est toujours pertinente et réalisable. Le projet de loi climat et résilience, que nous serons amenés à examiner prochainement, va contribuer à poser le secteur sur une nouvelle base. Il est essentiel de repenser les transports aériens en y intégrant nos objectifs de développement durable.

À cet égard, l'hydrogène, combustible vert du XXI<sup>e</sup> siècle, naître de nombreux espoirs. Le Gouvernement souhaite soutenir cette filière avec un plan de 7 milliards d'euros d'ici à 2030. Dès février 2020, soixante-deux projets de recherche et développement ont été sélectionnés dans ce but pour un montant total de 376 millions. Dans la région Centre-Val de Loire, ce sont cinq lauréats qui ont été désignés par l'État.

Le groupe Agir ensemble se réjouit de cette accélération du soutien à la filière hydrogène. Mais sachant que d'autres pays – comme l'Allemagne, la Chine ou le Japon – investissent dans cette énergie, il est essentiel de poursuivre des initiatives européennes pour la développer. Les investissements nécessaires sont en effet colossaux : seuls, nous n'y arriverons pas. Pouvez-vous, monsieur le ministre délégué, nous faire part des discussions en cours et des prochaines échéances ? Notre objectif doit être de faire de l'Europe le leader mondial de l'hydrogène. Cependant, les incertitudes restent encore nombreuses, notamment concernant le stockage, l'aménagement des structures aéroportuaires et la sécurité. Trouvons rapidement des réponses à ces questions ! Nous ne pouvons pas être en retard dans ce secteur stratégique car nous devons, malgré la crise, conforter notre place de leader dans le secteur aéronautique.

En conclusion, faisons de la crise sanitaire une chance pour la transition de l'industrie aéronautique.

**M. le président.** La parole est à M. Grégory Labille.

**M. Grégory Labille.** Selon Alexandre de Juniac – actuel directeur général de l'IATA, l'Association internationale de transport aérien –, la crise de la covid-19 est la pire crise de l'histoire de l'aviation, bien loin devant les événements du 11 septembre 2001 ou la crise économique de 2009. L'IATA estime que la demande mondiale de transport aérien a chuté de 65,9 % en 2020, entraînant une perte nette totale de 118,5 milliards de dollars pour le secteur, en dépit du rebond temporaire de juin et juillet 2020, à la faveur des politiques de déconfinement.

En outre, la reprise du trafic aérien ne sera pas rapide, le retour au niveau d'avant-crise étant attendu en 2024. Le pavillon français, déjà fragile avant la crise sanitaire, devrait enregistrer 4 milliards d'euros de pertes en 2020.

Dans ce contexte de crise inédite, l'enjeu principal a consisté, pour la plupart des compagnies aériennes, à disposer d'un accès à suffisamment de liquidités pour tenir durant un épisode qui cloue au sol des avions nécessitant néanmoins un entretien aux coûts fixes importants.

Pour faire face à ce besoin de trésorerie, les entreprises ont trouvé des réponses internes comme le non-remboursement des billets transformés en avoirs, les licenciements, la réduction des coûts fixes de structure, la renégociation avec les loueurs d'avions, ou encore l'emprunt. Cependant, ces réponses ne furent pas suffisantes et les aides publiques furent nécessaires. Singulièrement, des acteurs historiques comme Air France-KLM, IAG ou Lufthansa n'auraient pas pu survivre à la crise de la covid-19 sans l'aide publique massive apportée par les gouvernements, par exemple français et néerlandais.

L'objectif de compétitivité et les objectifs environnementaux sont unanimement partagés : ils ont été intégrés par le Gouvernement au projet de loi de finances pour 2021. Il convient désormais de savoir si le plan clair et séquencé de l'État tient la route.

Il vise d'abord à retrouver la rentabilité, car les compagnies historiques souffrent d'un déficit de compétitivité de leurs vols court et moyen-courriers par rapport aux acteurs low cost qui ont vu leurs parts de marché augmenter depuis une dizaine d'années. Il est probable qu'à la faveur de cette crise, les grandes compagnies low cost continueront de croître en interne et en externe, notamment en rachetant les actifs des compagnies en difficulté pour conquérir les précieux

créneaux de décollage des grands aéroports, à l'instar de ce qu'a fait Ryanair à Marseille, Bordeaux ou Toulouse, en 2019.

Les compagnies low cost poursuivront également leur stratégie consistant à développer des vols indirects sans supporter pour autant les contraintes d'un modèle de hubs et de correspondances. Au-delà même de l'Europe, elles commencent à nouer des partenariats avec des compagnies long-courriers, ce qui constitue une menace directe pour les hubs des compagnies historiques. Cette montée des acteurs du low cost au détriment des acteurs historiques n'est pas neutre : elle peut avoir des conséquences sur la souveraineté économique et politique de la France, comme l'a montré le rapport du Sénat du 30 avril 2020, qui rappelle l'organisation d'un pont aérien avec la Chine assurant l'approvisionnement du pays en matériel médical ainsi que le rapatriement de plus de 15 000 Français bloqués à l'étranger.

La question de la compétitivité des acteurs historiques face aux acteurs low cost rejoint donc celle de la souveraineté nationale. L'exemple de l'Italie, dont l'opérateur historique, Alitalia, avait dû être placé sous tutelle en 2017, montre ce que peut nous réserver le futur si rien n'est fait. La mutation du modèle économique de l'aérien doit être poursuivie à l'aide du plan de relance pour ce qui concerne le moyen-courrier, car c'est sur cette part de marché que la concurrence avec les compagnies low cost est la plus acharnée. Les acteurs historiques ne doivent plus concevoir leurs propres filiales low cost comme un instrument avant tout défensif sur leur propre sol, mais se projeter à l'extérieur de leur pays d'origine en ouvrant des bases en Europe. Parallèlement, les pouvoirs publics peuvent être plus alertes pour bloquer des fusions de compagnies portant atteinte à la concurrence sur le marché.

Il faudra ensuite faire de la crise du secteur aérien l'heureuse origine d'une mutation écologique. Le secteur représente 6 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> selon le rapport du Shift Project publié le 27 mai 2020. Un transport aérien neutre en carbone est possible en réduisant de 5 % par an, d'ici à 2025, les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation par rapport à 2018. Cet objectif sera atteint en conjuguant leviers technique et réglementaire.

Sur le plan technique, une implication de tous les acteurs est nécessaire sur trois points : les travaux de recherche des constructeurs pour construire des avions moins polluants, une optimisation des routes aériennes pour consommer le moins de carburant possible, enfin l'utilisation de biocarburants ou d'hydrogène. Les politiques publiques doivent favoriser ces évolutions grâce à des incitations fiscales en identifiant des projets d'investissement qui pourraient faire l'objet d'un soutien spécifique dans le cadre de la relance.

Une incitation raisonnée à la sobriété doit également être intensifiée avec l'aide des pouvoirs publics. La réduction des liaisons aériennes pour lesquelles une alternative en train existe en moins de quatre heures trente pour des trajets avec ou sans correspondance, comme cela est déjà prévu pour les lignes de Bordeaux et Toulouse, va dans le bon sens, de même qu'imposer un taux minimal de remplissage des avions avant de leur donner l'autorisation de circuler.

Chers collègues, l'épidémie de covid-19 est une occasion historique de sortir d'un modèle aérien peu rationnel qui, tout en compressant les marges de nos opérateurs historiques, provoque une augmentation continue du trafic. Les circonstances appellent un retour à une stratégie assumée de l'État pour accompagner le secteur aérien.

**M. le président.** Cher collègue, il faut conclure !

**M. Grégory Labille.** Elle viserait à protéger nos acteurs historiques dans le respect des règles de la concurrence européenne, à réguler le développement agressif des compagnies low cost, et à prévoir ce que sera le transport aérien de demain compatible avec les objectifs climatiques de notre pays.

**M. le président.** La parole est à Mme Bénédicte Taurine.

**Mme Bénédicte Taurine.** À elle seule l'aéronautique explique les deux tiers de la dégradation du solde commercial industriel français pour l'année 2020. Après le rebond historique des ventes d'avions et de moteurs en 2019, pour 65 milliards d'euros, nous sommes confrontés à une chute des livraisons d'une ampleur inédite. En 2020, elles ont diminué de plus de 45 %, pour s'établir à 35 milliards.

Des entreprises telles qu'Airbus, Safran, Thales ou Dassault étaient parvenues à créer environ 12 000 emplois avant mars 2020, mais la réduction du trafic aérien ainsi que les baisses de commandes ont provoqué la perte de plus d'emplois que l'ensemble des postes créés ces dix dernières années. Si l'on ajoute les sous-traitants, on compte quasiment 14 000 emplois supprimés. Avec ces licenciements, des savoir-faire uniques disparaissent, alors qu'il faudrait les conserver sur le sol français. Je pense aux salariés d'Aubert et Duval, spécialiste de la métallurgie de pointe, à Pamiers, à ceux d'Aluminium Sabart, à Tarascon-sur-Ariège, ou de Mecaprec à Lavelanet. Le secteur constitue l'un des principaux filons d'innovation en France ; l'État ne devrait pas l'abandonner comme c'est le cas actuellement. Les licenciements se multiplient.

Les enjeux annoncés du plan de relance du Gouvernement sont la transition écologique, la préservation de nos savoir-faire, et la sauvegarde des emplois nationaux. Si je m'en tiens à ce que je vois dans mon département, ces objectifs sont loin d'être atteints : on constate, bien au contraire, une augmentation des licenciements. Des évolutions menaçantes se dessinaient pour la filière avant la crise, que ce soit du fait des dangereuses stratégies d'achats extra-européens en situation de monosource de la part des donneurs d'ordres, ou des encouragements non voilés à délocaliser adressés par ces derniers à leurs sous-traitants. La conditionnalité des aides n'a en aucune manière fait allusion aux objectifs que j'ai évoqués, pourtant sans référence à ces conditions, le Gouvernement laissera partir des emplois vers les pays tiers.

La plus grande fonderie d'aluminium d'Europe, capable de fournir à nos industries les métaux nécessaires à la construction des avions, se trouve en France, à Dunkerque. Nous n'avons qu'à en profiter : il faut arrêter d'importer des États-Unis, ce que nous pourrions produire en France. Je pense aussi au recyclage du titane qui réduirait également l'impact du transport aérien sur l'environnement. La durée de vie moyenne d'un avion est passée de 31 à 26 ans. À terme, ce sont autant d'avions qui seront laissés vides sur le tarmac – et ils sont déjà nombreux –, alors qu'ils pourraient être recyclés. Il n'existe en France que deux entreprises de recyclage : nous considérons qu'il faut investir dans ce secteur et anticiper sur le démantèlement de centaines d'avions, ce qui permettrait également de soutenir et de développer un secteur essentiel.

En suivant la trajectoire que prendront les technologies à venir, il faut soutenir l'ensemble des innovations menées par des entreprises nationales. Or l'exécution pratique des mesures du plan Aéro est laissée aux seules mains des grands groupes qui cherchent à comprimer toujours plus les coûts pour distribuer les excédents à leurs actionnaires, en lieu et place d'une réelle stratégie industrielle dictée par la

puissance publique qui seule est capable de défendre les intérêts nationaux, la relocalisation et l'emploi, à la hauteur des enjeux et surtout de la planification écologique.

On nous dit que le transport aérien est un secteur d'avenir, notamment grâce au développement de l'hydrogène. Le plan Aéro du plan de relance y consacre 1,5 milliard d'euros, mais cette technologie nécessite un investissement considérable en recherche et développement pour produire et acheminer l'hydrogène. Aujourd'hui, les technologies pour la production d'hydrogène vert à très grande échelle ne sont pas au point. La production d'hydrogène par électrolyse nécessite une quantité d'énergie colossale : faire voler les avions en provenance et à destination de Paris-Charles-de-Gaulle, en 2018, aurait nécessité l'énergie de 5 000 kilomètres carrés d'éoliennes, soit, approximativement, la superficie du département de l'Ariège.

La question énergétique et celle de la production d'électricité verte respectueuse de l'environnement constituent des défis majeurs de ces prochaines années. Le secteur aérien évolue, mais, avec ou sans hydrogène, il n'y aura pas de transition énergétique aboutie sans un effort de sobriété. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvia Pinel.

**Mme Sylvia Pinel.** La crise de la covid-19 est venue assombrir le ciel, jusque-là sans nuage, du secteur aéronautique. La contraction du tourisme et, plus globalement, de l'activité et des échanges économiques a cloué au sol l'immense majorité de la flotte aérienne, ce qui a terni les perspectives d'un secteur entier.

Chez moi, en Occitanie, véritable bastion de l'industrie aéronautique, les conséquences sont lourdes. Pour Airbus tout d'abord : à la suite de la baisse des livraisons et des commandes brutes, le groupe a été contraint d'annoncer, en juin dernier, un plan de restructuration. D'autres géants industriels, comme Safran, Thales, ou encore Dassault, qui participent au dynamisme du secteur, ont eux aussi été contraints d'adapter leur production au contexte de la crise sanitaire.

Parmi les victimes, on compte également les PME et les ETI sous-traitantes de ces grandes entreprises, indirectement affectées par la réduction du volume des carnets de commandes – beaucoup d'entre elles se trouvent dans mon département. Pour elles, la situation est d'autant plus critique qu'elles étaient nombreuses à s'être endettées pour se moderniser et acheter des équipements ou des machines afin de suivre la montée en cadence des dernières années. Localement, le choc est dur à encaisser. La filière aéronautique était depuis plusieurs années l'un des principaux, si ce n'est le principal moteur de croissance du territoire. De nombreuses sociétés et entreprises du secteur des services, de l'hôtellerie ou du tourisme sont en effet dépendantes de la prospérité liée à l'aérien et manquent aujourd'hui de perspectives. Ces difficultés économiques ne sont pas anodines. Elles se traduisent pour nos concitoyens par des destructions d'emplois, et une hausse inquiétante de la précarité.

Heureusement, des dispositifs d'accompagnement ont été mis en place par le Gouvernement tant pour le secteur aérien que, plus globalement, en faveur du maintien de l'emploi. Ils ont été complétés par des mesures, bienvenues, de soutien de la part des collectivités territoriales. Je pense en particulier à l'action de la région Occitanie qui a dévoilé, au début du mois de juillet, un plan complémentaire de 100 millions d'euros pour la filière, dont 35 millions alloués à la formation

et à la préservation des compétences, et 43 millions à l'accompagnement de la diversification de la sous-traitance et au développement des technologies vertes.

Ces soutiens de l'État et de la région sont essentiels pour préserver les savoir-faire et les compétences de pointe qui font la richesse de nos territoires. En effet, ces emplois expérimentés et qualifiés permettront au secteur de rebondir et de faire face aux nombreux défis qui l'attendent.

Le premier, et non des moindres, est celui de son impact environnemental. Les émissions de gaz à effets de serre imputables à l'avion, représentaient, avant la crise, près de 5 % du total des émissions. Avec la hausse attendue du nombre de passagers au moment de la reprise, ce chiffre devrait augmenter. À l'heure où l'ensemble de la société est appelé à contribuer à l'effort environnemental, le secteur aérien doit, lui aussi, opérer sa mutation. Il faudra toutefois veiller à lui donner un cadre juridique satisfaisant et, sur ce sujet, je rejoins les inquiétudes exprimées par mes collègues concernant le projet de loi « climat et résilience ».

Pour concilier croissance économique et respect de l'environnement le transport aérien devra affronter de nouveaux enjeux techniques et technologiques. Ils sont à la portée d'une industrie qui a toujours cherché à dépasser les limites. D'ailleurs, la performance environnementale du transport aérien s'est d'ores et déjà améliorée. Entre 2000 et 2019, grâce à une meilleure efficacité énergétique des avions, on a observé une décroissance moyenne de 1,5 % par an des émissions de CO<sub>2</sub> unitaires liées au trafic aérien. Il faut que l'ensemble du secteur poursuive ses efforts. C'est une condition pour améliorer l'acceptabilité sociétale du développement du transport aérien. Les pistes sont multiples : le développement des biocarburants, les recherches accrues sur l'hydrogène vert, et les premiers projets de propulsion électrique sont autant de signaux positifs.

Les grands groupes industriels et les équipementiers ont les moyens et les ressources disponibles pour développer des solutions de pointe. Je suis toutefois convaincue que nous ne parviendrons à de réelles avancées qu'à condition d'entraîner l'ensemble de la filière, PME et ETI comprises. Les solutions les plus innovantes ne viendront pas nécessairement des plus grosses entreprises. À ce titre, le CORAC, le conseil pour la recherche aéronautique civile, a un rôle déterminant à jouer pour synchroniser les efforts de recherche et de transferts de technologies, mais également pour que l'ensemble du tissu industriel bénéficie du milliard et demi d'euros prévu dans le cadre du plan France relance. Monsieur le ministre délégué, pourriez-vous dresser un premier état des lieux des appels à projets lancés par le CORAC ? Combien de projets ont-ils été proposés ? Combien ont été retenus ? Quels sont les montants distribués en 2020 ?

En attendant de développer l'avion du futur, ne perdons pas de vue que la priorité doit rester de soutenir un tissu industriel en grande difficulté, et les milliers d'emplois qui en dépendent dans tous nos territoires. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LT, SOC, UDI-I et FL.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Ce débat sur l'avenir du secteur aérien est bienvenu. Mais les cinq minutes qui nous sont imparties ne peuvent permettre d'analyser le caractère systémique du défi posé au secteur. Nous sommes tous conscients que la pandémie n'a pas seulement percuté le secteur aérien à la façon d'une simple crise conjoncturelle, aussi brutale soit-elle, et dont il suffirait seulement de garantir les moyens d'une relance efficace ; elle interroge profondément sur le sens de notre modèle économique, sur les conséquences

climatiques et humaines de l'internationalisation des échanges et du transport de voyageurs, et sur l'ampleur des révolutions à conduire pour ne pas foncer demain encore plus vite dans le prochain mur.

Par ses spécificités, par le fait que son développement est intimement lié aux logiques capitalistes de rentabilité, d'internationalisation et d'accélération des échanges, le secteur aérien est sans doute un des meilleurs révélateurs des révolutions que nos sociétés auront à conduire dans les décennies à venir. Ne pas entrer sur ce terrain de l'analyse globale et systémique, c'est à mon sens, déjà, se condamner à ne pas répondre de façon éclairée aux problèmes auxquels le secteur aérien va devoir faire face.

Ainsi, si nous nous concentrons sur les liaisons aériennes internes et européennes, nous devons nous interroger sur les logiques qui ont orienté toute la politique des transports ces dernières années. Pour l'aérien, faut-il retenir autre chose que la privatisation et la mise en concurrence systématiques des compagnies pour faire baisser les prix, abaisser les standards sociaux des salariés, avec pour seul bénéfice celui du développement spectaculaire, sous perfusion d'aides publiques, des compagnies low cost, championnes du dumping social et fiscal ? Cela a-t-il fait une politique du transport et du transport aérien, monsieur le ministre ? Je ne le crois pas.

Si, sur la question des émissions de gaz à effet de serre du secteur, qui représentent de 2,5 à 5 % des émissions mondiales selon les critères d'analyse retenus, de 3 à 4 % des émissions du secteur des transports en France, nous nous concentrons uniquement sur le fait de savoir s'il faut supprimer unilatéralement des liaisons internes ou internationales, ou au contraire miser sur la seule amélioration de l'efficacité énergétique des appareils pour s'ajuster aux objectifs climatiques, cela suffira-t-il à faire une politique du transport et du transport aérien pour les décennies à venir, mes chers collègues ? Je ne le crois pas.

Si, sur la question industrielle et des services de la filière aéronautique et aérienne, qui pèse lourd en France, avec ses 350 000 emplois, la réponse est seulement de savoir combien des 65 000 emplois directement menacés depuis un an seront sauvés par l'accompagnement d'aides publiques sans condition, ou pire, sous simple condition de retour à la rentabilité des groupes, cela fera-t-il une véritable politique publique du transport aérien pour les années à venir ? Je ne le crois pas.

Si je dis cela, c'est parce que, comme pour le secteur stratégique de la production et de la distribution d'énergie, nous considérons que le secteur aérien est un secteur à sortir prioritairement des logiques de rentabilité et de concurrence.

La priorité politique que défendent les communistes, c'est la création d'un véritable pôle public de transport des voyageurs et de marchandises, seul en capacité d'œuvrer à la complémentarité – je dis bien complémentarité – des différents modes de transport, et à la coopération – je dis bien coopération – entre entreprises publiques et entre pays européens.

Si nous voulons réellement décarboner le secteur aérien, tout en garantissant à long terme les conditions d'une mobilité raisonnée mais aussi le maintien de l'emploi industriel et de services, alors il faut en passer par un pôle public de transport reposant à la fois sur la mise en réseau et une coopération directe des entreprises de transport, en commençant par Air France et la SNCF. Bien évidemment, cela passe aussi par une gestion efficace et coordonnée des réseaux et infrastructures exerçant les missions de service public et d'intérêt général.

Je résume : il faut une cohérence, il faut une complémentarité du quotidien adossée à une véritable planification de long terme, depuis la gestion des réseaux et des infrastructures jusqu'au service rendu aux usagers, et donc un pôle public, sous contrôle public et social, relevant les objectifs assignés par une politique publique de transport dans toutes ses dimensions, climatique, économique, social et de recherche. C'est cela que nous avons à construire en urgence, avec lucidité, pour répondre aux crises systémiques et à la crise du secteur aérien en particulier. À défaut, tous nos discours ne seront que calembredaines et brimborions de solution. (*M. David Habib applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Cabaré.

**M. Pierre Cabaré.** Longtemps, nous avons opposé l'environnement à l'économie. Cela ne peut pas fonctionner ! Ces deux mots doivent être associés pour avoir le meilleur des résultats.

Nous avons le souci de voir se poursuivre le développement de l'aviation dans un contexte aujourd'hui difficile, tout en gardant l'ambition de ne pas hypothéquer l'avenir de notre planète. L'industrie aéronautique est capable de relever ce défi.

La France est le seul pays à pouvoir concevoir tous types d'avions, grâce à une industrie d'excellence, stratégique pour notre pays, employant plus de 200 000 personnes. Député de Haute-Garonne, où l'aéronautique concerne 80 000 emplois, je suis, vous le comprenez, préoccupé, mais je reste optimiste car je connais ces entreprises. N'oublions jamais – même si parfois, j'ai des doutes à ce sujet – que cette industrie contribue au rayonnement de la France. En déplacement dans des pays étrangers, quelle fierté quand on me rappelle que je viens du pays d'Airbus ! Quelle image positive de la France et de l'Europe : Safran, Thales, Dassault, de grandes entreprises. On connaît moins les sous-traitants et pourtant ils contribuent très largement à cette image.

Quel moment ! Une crise inconnue met en grande difficulté l'ensemble des compagnies aériennes et les acteurs de l'aéronautique. En ces temps si troublés, on pourrait même penser qu'il serait sage de ne pas rajouter de contraintes. Le plan gouvernemental, par sa réactivité, a permis de faire face. Le chômage partiel ou partiel longue durée a permis de sauver des emplois mais aussi la compétence. Pour les plus petits, les prêts garantis par l'État – PGE –, c'était vital. Nul doute qu'il faudra les sécuriser. Un remboursement mettrait à coup sûr ces entreprises en difficulté, malgré la reprise.

Oui, la reprise. L'État a été réactif et efficace. Les entreprises ont lutté de façon exemplaire et, ensemble, nous avons limité la casse. Résister le temps du virus, mais aussi résister bien après le virus : après la saisissante contrainte covid, la contrainte environnementale s'impose. C'est une volonté partagée. L'industrie aéronautique française est une industrie pionnière qui a toujours été à l'avant-garde technologique et qui saura le rester.

Et dès 2035 : mise en service de l'avion vert. Il faut être capable de faire des avions du futur et cela passe par une route technologique, le développement de solutions alternatives. La question est : peut-on faire des avions à hydrogène ? Il faut expérimenter. Parce que ce sont des technologies de rupture, il faut bien évidemment les adapter à l'avion.

Ne négligeons aucune piste. Les moteurs peuvent disposer de biocarburants. Les avions sont capables très rapidement de recevoir jusqu'à 50 % de carburant alternatif. Mais pour fabriquer des biofiouls, dont le surcoût est important, en quantité suffisante, il faut que la filière s'impose partout

dans le monde, sinon nous aurons un sérieux problème de compétitivité car toute initiative unilatérale d'un pays peut mettre en état de risque son économie et l'emploi,...

**M. David Habib.** Exactement !

**M. Pierre Cabaré.** ...sans améliorer pour autant l'environnement.

On le voit maintenant, il faut cesser d'opposer l'avion à l'environnement ; au contraire, il faut être dans l'équilibre, dans la réalité. Pour informer, il faut dire la vérité, celle des chiffres, et cesser de donner un écho à quelques marionnettes, manipulées ou pas.

**M. David Habib.** Exactement !

**M. Pierre Cabaré.** Le transport aérien consomme 2,5 % des énergies fossiles. Un Airbus A320, deux litres par passager. Nos liaisons intérieures représentent 0,7 % des émissions de gaz à effet de serre. Parlons de la voiture : 50 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Je ne dis rien des camions, avec la SNCF premier transporteur routier, mais parlons un peu du train. Entre une vitesse de 200 et de 260 kilomètres-heure, un TGV surconsomme 40 % d'énergie. Doit-on limiter sa vitesse ? Assurément non. Pouvoir choisir son mode de transport est encore dans l'espace de notre liberté. Privilégier le train ou l'avion suivant sa destination finale relève du bon sens de chacun.

Donner un monopole de transport sur certaines distances à un seul acteur, le rail, c'est prendre le risque de fausser la concurrence. L'alternative restera du blablabla ou même du blabblacar...

Chacun de nous a conscience que le respect de l'environnement reste un objectif incontournable. L'avion n'est pas un outil de riche, cela doit redevenir un motif de rêve. Alors, par la raison et parce que le sectarisme ne sert pas le progrès, laissons notre rêve côtoyer les étoiles. (*Mme Nicole Dubré-Chirat et M. Jean-Luc Lagleize applaudissent.*)

**M. le président.** La parole est à M. David Lorion.

**M. David Lorion.** Vous le savez, au premier semestre 2020, le transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt durant plusieurs mois, du fait de la crise sanitaire. D'après les chiffres donnés à la mi-janvier par l'Organisation de l'aviation civile internationale – OACI –, par rapport à 2019 le nombre de passagers transportés a chuté de 50 % sur les vols intérieurs et de 74 % sur les vols internationaux. Cela représente, sur une année, une baisse de 1,4 milliard de voyageurs, ce qui nous ramène à un niveau proche de 2003. En France, selon la Direction générale de l'aviation civile, le nombre de passagers a reculé d'environ 60 à 65 % en 2020 par rapport à 2019.

Ce choc sanitaire s'est transformé en choc économique pour l'ensemble des acteurs du monde aéronautique : compagnies aériennes, structures aéroportuaires, mais aussi filières industrielles ont été durement touchées, vous l'avez entendu dans les précédentes interventions.

Dans notre pays, la compagnie nationale Air France-KLM a annoncé le 18 février dernier une perte abyssale de 7,1 milliards d'euros et de deux tiers de ses clients pour l'année 2020. Le chiffre d'affaires a connu un effondrement de 59 % par rapport à 2019. La situation n'est guère plus florissante pour le groupe Aéroports de Paris, qui a pris acte d'une baisse de son chiffre d'affaires consolidé de 54,5 % par rapport à 2019. Son président Augustin de Romanet estime que le groupe pourrait revenir à un niveau atteint en 2019 seulement en 2024, voire en 2027.

Notre principal constructeur aéronautique, Airbus, a perdu 29 % de son chiffre d'affaires en 2020, avec une perte nette de 1,1 milliard d'euros. L'année dernière, l'entreprise a livré un tiers des avions de moins et ne prévoit aucune amélioration cette année tant les incertitudes subsistent.

C'est donc en pleine période de grave crise sanitaire et économique que le secteur va devoir relever le défi de la transition écologique nécessaire pour atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. Ce défi semble insurmontable et pourtant nous disposons de leviers technologiques, industriels et volontaristes nous permettant de le relever, si l'État se mobilise dans la durée pour les soutenir.

Quels sont ces leviers ? Tout d'abord, il s'agit de l'optimisation du pilotage. Cela ne semble pas grand-chose mais c'est une action très importante, beaucoup de syndicats de pilotes nous l'ont répété. De nouveaux outils tels que le big data ou l'intelligence artificielle, permettront de réduire immédiatement les émissions de CO<sub>2</sub> en favorisant des trajets plus directs.

Ensuite, le déploiement des biocarburants aéronautiques issus de l'économie circulaire grâce au recyclage de certains déchets ménagers agricoles ou de carburants de synthèse durables. Je rappelle, à ce sujet, que j'avais demandé au Gouvernement, lors de l'examen de la loi de finances pour 2021, qu'il instaure un cadre fiscal et réglementaire avantageux et stable afin d'encourager de potentiels investisseurs dans cette filière.

Troisième levier, le développement de l'hydrogène vert. Au sein d'Airbus, cette technologie devrait concerner principalement les avions de transport régional et court-courriers à partir de 2035, pour les premiers prototypes du moins. Pour les vols long-courriers, la perspective d'utiliser la propulsion à hydrogène semble plus complexe, d'où la nécessité d'une filière de biocarburants précisément pour ce type de vols. Quant à l'hydrogène vert, le plan de relance a prévu une dotation spécifique de 1,5 milliard d'euros dans le domaine de la R&D pour la période 2020-2022.

Quatrième levier, l'instauration, pour les aéroports, de certifications de plus en plus exigeantes en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Je pense en particulier au programme d'engagement volontaire ACA – *airport carbon accreditation* –, que chacun d'entre vous connaît.

Certaines personnes et certaines associations environnementales estiment que les engagements du secteur aérien en faveur de la transition énergétique seront insuffisants pour atteindre l'objectif de la neutralité carbone et qu'il est donc indispensable d'introduire des contraintes au moyen d'une fiscalité écologique ou de l'interdiction de certains vols. La création, par exemple, d'une écocontribution kilométrique renforcée, si elle était appliquée, porterait la recette de la taxe de solidarité sur les billets d'avion – TSBA – à environ 4,2 milliards sur la base du trafic de 2019. On le sait, une telle hausse serait évidemment tragique en l'absence d'harmonisation fiscale car seuls les hubs français seraient pénalisés. La convention citoyenne pour le climat avait également demandé que certains vols intérieurs soient supprimés.

À l'heure où le secteur aérien traverse une crise d'une ampleur inédite et où il est appelé à réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre, les pouvoirs publics doivent accompagner les acteurs dans la transition énergétique tout en les aidant à affronter l'immense choc qu'ils ont subi. Faisons confiance à notre capacité d'innovation pour trouver des solutions de décarbonation plutôt que

d'imposer des interdictions qui pénalisent uniquement les acteurs nationaux et dont les gains environnementaux sont infimes au regard des enjeux.

L'avion demeure un formidable outil, indispensable au développement économique et touristique, mais aussi aux échanges humains et culturels. Ne nous trompons pas de combat. Notre volonté de protéger la planète et de soutenir un développement durable peu consommateur en ressources naturelles fossiles n'est pas l'ennemie de l'avion, mais du carburant qu'il utilise aujourd'hui. Dans le futur, d'autres techniques de motorisation pourraient faire du transport aérien un outil de mobilité de longue distance alliant la performance et la durabilité, ce qui implique que nous conservions les infrastructures régionales capables d'assurer ce trafic. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – M. Jean-Luc Lagleize applaudit également.*)

**M. Maxime Minot.** Bravo ! Excellent !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Jean-Baptiste Djebbari,** *ministre délégué chargé des transports.* Vous l'avez dit, mesdames et messieurs les députés : depuis un an, le secteur aérien et aéronautique fait face à une crise profonde, sans précédent, au caractère durable. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Durant le premier confinement, qui correspondait au pic de la crise, le trafic a chuté de 95 %. On dénombrait dix vols Air France par jour contre mille habituellement. Dix-sept aéroports français, dont Orly, ont dû fermer. Dans l'industrie aéronautique, des chaînes de production entières ont été mises en difficulté. La mécanique est implacable : si les passagers ne prennent pas l'avion, les compagnies ne renouvellent pas leurs flottes et les constructeurs doivent adapter leurs cadences de production ; vous l'avez souligné, cette situation a de graves répercussions sur les chaînes de sous-traitance, en particulier sur les équipementiers des PME et des ETI, partout dans le territoire.

Or le secteur aéronautique est stratégique, à plus d'un titre. Il est stratégique pour notre économie car il représente plus d'un million d'emplois directs et indirects et constitue notre premier secteur d'exportations. Il est stratégique pour notre industrie, donc pour notre souveraineté. Il est stratégique pour notre mobilité, donc pour notre liberté. Il est stratégique aussi pour la cohésion des territoires, au sein de l'hexagone et avec les outre-mer. Pour toutes ces raisons, nous l'avons massivement soutenu et nous continuerons de le soutenir. Le retour à la normale n'étant pas prévu avant quelques années, je serai clair : les dispositifs d'urgence seront adaptés autant qu'il le faudra. Les pertes ont été colossales. Les aides sont inédites et à la hauteur de l'enjeu.

Le secteur a bien évidemment bénéficié des aides de droit commun, en particulier du dispositif de chômage partiel, de l'activité partielle de longue durée, des prêts garantis par l'État et du fonds de solidarité. Le secteur s'en est pleinement emparé : en avril dernier, 70 à 90 % des personnels navigants étaient au chômage partiel, tout comme près de 35 % des effectifs de l'industrie aéronautique. Au total, le dispositif a concerné plus de 560 sites et 110 000 salariés.

Le secteur a aussi bénéficié d'aides spécifiques. Nous avons reporté un certain nombre de taxes, en faveur du pavillon français, et nous avons avancé 550 millions d'euros aux exploitants d'aéroport pour les aider à prendre en charge leurs dépenses de sûreté et de sécurité. Par ailleurs, nous avons consenti un soutien de 7 milliards à Air France avec des contreparties fortes : l'accélération du renouvellement de la flotte, pour qu'elle soit plus moderne et plus efficace sur le plan environnemental ; la restructuration du réseau domes-

tique ; une meilleure articulation entre l'avion et le train, la priorité étant donnée au train pour les trajets de moins de deux heures trente.

On parle souvent d'Air France, mais nous avons aussi accompagné toutes les compagnies aériennes françaises qui en ont fait la demande – j'y reviendrai sans doute. Surtout, le secteur a bénéficié d'un plan de soutien d'une ampleur inédite, de 15 milliards, construit autour de trois priorités. La première est de protéger les salariés, tel est le sens du dispositif d'activité partielle que j'ai évoqué. La deuxième est d'investir dans nos PME et dans nos ETI, ce qui est essentiel pour nous prémunir de stratégies d'acquisition hostiles. Permettez-moi de préciser, à ce propos, que deux tiers des crédits du fonds de modernisation et diversification de la filière aéronautique ont d'ores et déjà été engagés et que les PME, notamment d'Occitanie, en ont été les premières bénéficiaires. Les 244 projets lauréats représentent près de 431 millions d'investissements. La troisième priorité, soulignée par nombre d'entre vous, est d'accélérer la transition énergétique du transport aérien. Car l'ambition de la relance n'est pas seulement de redresser notre économie, elle est de préparer l'avenir du pays. Le monde que nous voulons n'est pas un monde sans avions, mais un monde neutre en émissions de gaz à effet de serre. Or le meilleur moyen de sortir l'industrie aéronautique de la crise n'est pas de la mettre à bas, comme le voudraient certains esprits malthusiens, mais d'investir, d'innover et d'inventer la future génération d'avions sobres en carbone. Nous en sommes capables ! Ces avions permettront de réduire les émissions non seulement en France, mais dans l'ensemble de la planète, la flotte mondiale étant pour une bonne moitié équipée par Airbus et par Safran.

Grâce au plan de relance, nous investissons 1,6 milliard sur deux ans en R&D. En outre, la stratégie hydrogène, dotée d'une enveloppe de 7 milliards, nous permet d'investir massivement pour développer la production d'hydrogène décarboné. Nous avons lancé une filière française de biocarburants l'année dernière à Toulouse : elle sera opérationnelle à compter du mois prochain. Notre objectif est simple : incorporer le plus possible de biocarburants dans la gamme de moteurs existants. Vous l'avez souligné, les possibilités sont considérables.

Cette transition énergétique, nous en sommes capables. Toute la filière est mobilisée, des constructeurs aux exploitants aéroportuaires en passant par les compagnies. Air France s'est engagée à réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre au passage par kilomètre d'ici à 2030. Nous irons encore plus loin avec le projet de loi issu des propositions de la convention citoyenne pour le climat, qui vise aussi à accroître l'intermodalité. Je ne vous l'apprends pas : la réalité de nos territoires est telle qu'ils ont besoin, pour être desservis correctement, de modes de transport multiples et complémentaires.

C'est pourquoi nous renforcerons le ferroviaire. La SNCF lancera prochainement, en partenariat avec des compagnies aériennes, des offres combinées train et avion au départ de dix-huit villes, sur le modèle de ce qui avait été engagé en décembre avec le trajet Bordeaux-Orly via Massy. Nous allons également aider les régions à trouver les meilleures synergies entre leurs aéroports régionaux, souvent nombreux et au modèle économique fragile.

Agir pour la complémentarité des modes de transport, c'est aussi sécuriser les lignes d'aménagement du territoire, essentielles car elles participent au désenclavement des villes moyennes. Agir pour la complémentarité des modes de transport, c'est privilégier la connectivité des aéroports par rapport

à des projets qui ont perdu leur pertinence au regard du contexte économique, social et environnemental. L'arrêt des projets de Notre-Dame-des-Landes et du terminal 4 de Roissy est un choix politique de notre gouvernement. Il est la preuve que l'écologie n'est pas le monopole d'un parti.

Moins d'émissions de gaz à effet de serre, plus d'intermodalité, plus de régulation politique : voilà l'avion de demain. C'est au niveau européen que le dumping social et fiscal a prospéré au cours des quinze dernières années ; c'est donc principalement au niveau européen qu'il faut le combattre. Nous devons en finir avec les zones grises du droit européen, dont profitent certaines compagnies low cost depuis des années. Un billet à 5 euros, ça n'existe pas ; quand ça existe, c'est que quelqu'un paie le différentiel de prix. Or ce sont souvent les collectivités, mises en concurrence par les opérateurs. Nous sommes d'ores et déjà huit pays européens à défendre une meilleure régulation. Celle-ci est non seulement possible, mais indispensable. Nous y travaillons au niveau français et au niveau européen. La présidence française de l'Union européenne sera, j'en suis convaincu, l'occasion d'obtenir des avancées décisives.

En parallèle, mais cela participe du même combat, nous poursuivons nos échanges avec la Commission européenne pour le groupe Air France-KLM. Ces échanges se poursuivront aussi longtemps que nécessaire. Air France est une compagnie aérienne systémique, essentielle pour l'emploi, la connectivité de nos territoires et le rayonnement de la France à l'étranger. Je serai donc très attentif à ce que l'accord final avec la Commission soit équitable et je veillerai à ce qu'il ne fragilise ni le plan de réorganisation d'Air France, ni l'emploi aérien en France.

Certains prétendent que la seule réponse possible au défi écologique serait de réduire drastiquement nos déplacements, de revenir en arrière et de créer une nouvelle forme d'assignation à résidence. Cela diminuerait assurément les émissions de gaz à effet de serre, mais cela enclaverait encore davantage nos territoires, nous isolerait, nous enfermerait. Ce serait finalement faire le choix de la décroissance, de la restriction de nos libertés, d'un déclassement qui frapperait d'abord les classes moyennes, et de l'impuissance industrielle de notre pays. Tel n'est pas le projet pour lequel nous avons été élus. Telle n'est pas la société que nous voulons.

Antoine de Saint-Exupéry, aviateur et humaniste, disait qu'« être homme, c'est être responsable. [...] C'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde. » Le bâtir, plutôt que le détruire ; permettre l'avenir, plutôt que l'empêcher ; inventer, plutôt qu'interdire ; concilier l'exercice de nos libertés et la préservation de notre environnement. Voilà le sens de notre action. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous en venons aux questions. Je vous rappelle que leur durée, comme celle des réponses, est limitée à deux minutes, sans droit de réplique.

La parole est à M. Fabien Lainé, pour le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés.

**M. Fabien Lainé.** Avant même cette crise sanitaire sans précédent, nous étions déjà engagés dans une course contre la montre sur le plan environnemental. L'épidémie de la covid-19 mobilise actuellement toutes les énergies de notre pays et c'est dans ce cadre que le Gouvernement a mis en place un plan de relance de 15 milliards pour soutenir cette filière d'excellence française qu'est l'aéronautique. Au sein de cette enveloppe, 1,5 milliard est consacré à la R&D, au cœur de ma question.

Je salue, au nom de notre groupe, la qualité du plan de soutien massif qui permettra de préparer cette filière stratégique à la reprise économique mondiale tout en accélérant sa transition écologique. De nouveaux avions apparaissent déjà, beaucoup moins gourmands en kérosène, tels l'Airbus A320neo. Les industriels travaillent à de futurs aéronefs à propulsion hybride associant kérosène et électricité, à l'expérimentation de plans de vol en V et sur le fuselage des appareils – je pense notamment au projet d'aile volante d'Airbus.

De véritables ruptures technologiques se profilent donc à l'horizon. La première certification par l'Agence européenne de la sécurité aérienne d'un avion biplace 100 % électrique de la société slovène Pipistrel Aircraft en est un superbe exemple. L'utilisation de nouveaux carburants comme l'hydrogène liquide, vertueux lorsqu'il est issu de l'hydrolyse de l'eau par l'électricité verte, est un autre axe de R&D, mais elle soulève différentes interrogations, s'agissant, en particulier, de la stabilité de l'hydrogène en vol, du rejet de vapeur d'eau à proximité de la troposphère et du rejet d'oxydes d'azote – NOx – dans les zones aéroportuaires.

Quelle est, selon vous, la source d'énergie la plus prometteuse pour atteindre l'objectif de futurs vols commerciaux zéro émission à l'horizon de 2035 ? Les industriels français et européens prennent-ils correctement le virage technologique pour s'imposer dans la concurrence mondiale ? Doit-on abandonner le projet d'avion hypersonique à nos concurrents américains et chinois au seul profit de l'avion durable ? Enfin, comment l'État stratège peut-il accompagner ces mutations ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Votre question est complexe, mais je vais essayer d'y répondre. Vous l'avez souligné, le secteur a d'ores et déjà engagé sa transition – les chiffres mentionnés précédemment sont éloquentes. Nous travaillons en outre sur un continuum de mesures, parmi lesquelles l'optimisation des trajectoires et l'utilisation de matériaux toujours plus légers, certifiés et résistants, sources de gains précieux du point de vue de l'efficacité aérodynamique et énergétique.

Ensuite, vous l'avez souligné, nous avons ouvert un très grand chantier autour de la performance énergétique, notamment s'agissant des carburants – biocarburants et carburants synthétiques d'avenir. À ce sujet, nous avons lancé l'année dernière à Toulouse la filière des biocarburants d'aviation durables ; elle va prendre pleinement son essor cette année. Quatre sites ont été sélectionnés en France et seront consacrés à ce type de production. Le taux d'incorporation de ces biocarburants est actuellement calculé de manière assez conservatrice, puisque nous prévoyons qu'il s'élève à 1 % en 2022, à 2 % en 2025 et à 5 % en 2030, mais je crois que nous pouvons aller plus loin – cela fait d'ailleurs l'objet d'un consensus européen –, par exemple en faisant appliquer des mandats d'import de façon plus volontariste et en nous appuyant sur les capacités technologiques dont nous disposons déjà pour incorporer des volumes de biocarburants plus importants dans les moteurs existants, comme l'a précisé Pierre Cabaré.

Nous travaillons par ailleurs à l'hybridation électrique, que vous avez évoquée, afin de développer des démonstrateurs à l'horizon 2027, plutôt sur des trajets courts, à l'échelle régionale.

Enfin, nous travaillons au grand saut vers les carburants synthétiques, notamment l'hydrogène. L'ensemble de la filière est mobilisé et nous avons investi 1,6 milliard



d'euros sur trois ans – de 2020 à 2022 – pour soutenir les industriels. Notre action porte en particulier sur trois sujets : la sécurité de l'exploitation, qui doit bénéficier de sauts technologiques – vous avez évoqué quelques-uns de ces enjeux ; la question de la production française, qui doit profiter d'un mix énergétique très largement décarboné et de l'ambition que nous nourrissons en matière de développement des énergies renouvelables ; la viabilité de la filière, qui est liée notamment au prix de ces carburants et qui passera à la fois par des soutiens publics, par la massification de l'offre et par la capacité de nos entreprises à investir.

La filière et le Gouvernement sont donc pleinement mobilisés pour relever ce défi qui est tout à fait titanesque mais demeure à notre portée.

**M. le président.** La parole est à M. Alain David, pour le groupe Socialistes et apparentés.

**M. Alain David.** À compter du printemps 2022, il n'y aura plus de liaisons domestiques pour les communes situées à moins de deux heures trente de Paris en train. Quelles dispositions concrètes avez-vous arrêtées pour permettre à des passagers venus de province de se rendre à Orly ou à Roissy de façon convenable, confortable et écologique ?

Vous avez renoncé à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pour favoriser une modernisation et une extension de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique. Mais l'article 37 du projet de loi « climat et résilience » vise à interdire les projets d'extension des zones aéroportuaires. Comment comptez-vous honorer votre engagement à l'égard des élus de Bretagne et des Pays de la Loire tout en inscrivant dans la loi une telle interdiction ?

Ensuite, lorsqu'il est question d'avions propres, on pense aussi à l'avion à hydrogène. Or son développement suppose des investissements lourds et tout le monde s'accorde à dire qu'il nécessiterait une extension d'un quart à un tiers des zones aéroportuaires existantes. Comment comptez-vous procéder pour y parvenir, puisque vous prévoyez d'interdire les extensions ?

Enfin, pourquoi avoir substitué à Air France sa filiale Transavia, qui vole exclusivement sur Boeing sans recourir à un seul Airbus ? Selon vous, l'emploi est-il plus important à Seattle qu'en Occitanie ou en Nouvelle-Aquitaine ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR et FI.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Vous avez vous aussi posé beaucoup de questions et je vais essayer d'y répondre de façon synthétique.

La règle des deux heures trente, d'abord, constitue un engagement présidentiel pris devant la convention citoyenne pour le climat ; elle a évidemment fait l'objet d'une concertation,...

**M. David Habib.** Avec qui ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** ...puisque j'ai animé il y a encore quelques semaines un conseil ministériel consacré à la desserte des territoires,...

**M. David Habib.** On a été concertés, nous ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** ...qui vise à mettre sur la table le plan de restructuration du réseau domestique d'Air France et à envisager les solutions ferroviaires de rechange. Je rappelle d'ailleurs que, depuis 2017, nous nous sommes saisis du sujet afin de renforcer très largement la robustesse du système ferroviaire ; nous avons repris et assaini la dette de la SNCF et nous avons réalisé des

investissements massifs et inédits, y compris sur les lignes de desserte fine du territoire. Nous voulons qu'au lieu d'être concurrents, les différents modes de transport soient complémentaires, comme dans le cadre de l'offre « TGV Air », que j'ai évoquée précédemment.

Ensuite, le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique est maintenu tel qu'il a été présenté aux élus. Il vise à permettre l'accueil des augmentations de trafic tout en se limitant à une extension foncière très sobre et en travaillant sur les trajectoires aériennes de manière à minimiser le survol des populations, donc la pollution sonore.

S'agissant de l'hydrogène et plus largement de la transition énergétique, je rappelle que le projet initial de construction du terminal 4 de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a été abandonné ; nous avons demandé à ADP – Aéroports de Paris – de revoir intégralement sa copie pour l'orienter davantage vers l'accueil de la future génération d'avions décarbonés. Cet exemple illustre assez bien la philosophie du Gouvernement, qui doit conduire le pays à se diriger vers cette nouvelle transition énergétique pour en être pleinement partie prenante, en particulier autour des aéroports qui sont aussi souvent de grands pôles logistiques et d'aménagement.

Enfin, concernant Transavia et le groupe Air France-KLM, l'histoire de Transavia s'est en effet nouée autour du Boeing 737. Vous le savez, il n'est pas sain, pour une compagnie aérienne, de disposer d'une flotte trop hétérogène. Par ailleurs, Boeing est un très gros investisseur en France, y compris à travers sa filière de sous-traitance qui comprend des entreprises françaises et représente donc des emplois localisés sur le territoire national.

**M. David Habib.** Ça dépend des villes ! Pour Nice ou Montpellier, c'est vrai.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Il ne me paraît donc pas pertinent de dire que par sa politique d'acquisition d'aéronefs, le groupe Air France-KLM est en défaut : il a choisi ceux qui, au moment où ils étaient produits, étaient les mieux adaptés au marché concerné.

**M. le président.** La parole est à M. M'jid El Guerrab, pour le groupe Agir ensemble.

**M. M'jid El Guerrab.** Depuis maintenant presque un an, le transport aérien est quasiment à l'arrêt. Les compagnies aériennes subissent de plein fouet la résurgence de l'épidémie de covid-19 et l'apparition de ses nombreux variants. Beaucoup d'entre elles risquent de disparaître et les États ne peuvent continuer à toutes les aider. Selon Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, le 27 janvier dernier, le trafic était en baisse de 66 % par rapport à 2019, dernier exercice « normal ». Pour le secteur, la perspective de retrouver son niveau d'activité d'avant-crise s'éloigne toujours davantage.

Or dans le même temps de nombreuses contraintes pèsent de plus en plus sur nos compatriotes installés à l'étranger. Leur expérience de la pandémie ne ressemble en rien à celles de nos concitoyens vivant sur le territoire national. Ainsi, les récentes interdictions de circuler ne font qu'accroître leurs difficultés financières, professionnelles et familiales. Je pense notamment aux milliers de couples séparés de part et d'autre de la Méditerranée et dont les espoirs de retrouvailles à court terme s'amenuisent de jour en jour.

Je voudrais à ce propos rendre hommage à Pierre Muracciole, le directeur général d'Air France au Maroc, et au dévouement de toutes ses équipes qui a permis de rapatrier

des dizaines de milliers de Français – résidents ou de passage – au moment de la suspension des vols vers ce pays. Cette situation inédite nous a amenés à réfléchir à la question d'un droit au rapatriement. Alors que nous espérons voir très prochainement le bout de ce drame sanitaire qui nous affecte tous, il nous apparaît urgent d'imaginer des dispositifs d'aide tarifaire qui pourraient être créés auprès des compagnies aériennes, afin de soutenir à la fois les Français qui résident à l'étranger et sont soumis à l'achat de billets au prix exorbitant, mais aussi le secteur touristique, qui emploie énormément de nos compatriotes de l'autre côté de la Méditerranée.

Ainsi, monsieur le ministre délégué, ne pourrions-nous pas réfléchir, par exemple sous la forme d'une mission d'information, à la création d'un droit au rapatriement pour tous les Français, où qu'ils se trouvent à travers le monde ? Cette question se pose avec une acuité toute particulière depuis quelques mois.

(À dix-neuf heures vingt-cinq, Mme Annie Genevard remplace M. Sylvain Waserman au fauteuil de la présidence.)

## PRÉSIDENCE DE MME ANNIE GENEVARD

### vice-présidente

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Vous avez évoqué dans un premier temps les effets de la crise. Je rappellerai à ce propos qu'au moment le plus aigu de la crise, nous avons travaillé selon trois axes prioritaires.

Nous avons d'abord instauré des protocoles sanitaires afin d'assurer la continuité d'un trafic certes modeste mais qui continuait d'exister. Il était en effet hors de question que les opérateurs, leurs salariés et les passagers soient pris en tenaille entre des difficultés pratiques et un protocole sanitaire qui n'aurait pas été satisfaisant. Nous l'avons fait à l'échelle européenne, ce qui a permis d'assurer une continuité des déplacements aériens depuis le début de la crise, grâce à un protocole de très haut niveau.

Nous avons ensuite – je l'ai dit et certains d'entre vous l'ont souligné – amorti les effets immédiats de la crise en soutenant l'ensemble des opérateurs, compagnies aériennes, exploitants aéroportuaires et industries aéronautiques, grâce à des investissements financiers considérables.

Enfin, nous avons engagé, avec le ministre des affaires étrangères, un grand chantier visant à rapatrier nos compatriotes – plus de 180 000 d'entre eux, répartis dans plus de 140 pays, étaient concernés au moment du premier confinement. Pour cela, nous avons affrété 145 vols depuis des régions dont certaines étaient parmi les plus éloignées du monde. En quelque sorte, le droit au rapatriement que vous appelez de vos vœux a de fait été très largement mis en pratique. À condition que cette notion soit clarifiée, je suis disposé à y travailler avec vous, afin de voir comment les choses peuvent être encore améliorées pour préserver la liberté de circulation et accompagner la reprise du secteur aérien.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Grégory Labille, pour le groupe UDI et indépendants.

**M. Grégory Labille.** IATA évalue à 65,9 % la chute du transport aérien mondial en 2020 et à 118 milliards d'euros la perte de revenu pour le secteur aérien. La reprise du trafic ne sera pas rapide, puisque le retour à un niveau d'avant-crise n'est attendu que pour 2024.

Les effets sur l'emploi sont déjà visibles. Lufthansa a supprimé 22 000 emplois, soit 16 % de son effectif total, et Airbus a annoncé la suppression de 5 000 emplois en France. Ces derniers ont fait l'objet d'une intervention rapide du Gouvernement, qui a investi 7 milliards d'euros sous forme d'avance en compte courant d'actionnaire et de prêts bancaires garantis à 90 %, assortis de conditions – intégrées dans le PLF pour 2021 – d'amélioration de la compétitivité et d'atteinte d'objectifs environnementaux.

Toutefois, je souhaite également vous alerter sur les effets invisibles de cette chute drastique du secteur aérien, qui est susceptible d'engendrer un effet d'hystérèse sur l'emploi de personnel qualifié par les filiales des constructeurs aéronautiques. Vous avez évoqué les PME de l'Occitanie. Or justement, il existe dans mon territoire de la Somme un bassin d'emploi que vous connaissez bien, monsieur le ministre délégué, pour en avoir parlé avec le sénateur Stéphane Demilly – qui vous salue –, celui d'Albert-Méalte, où plus de 60 % des habitants vivent directement ou indirectement de ce secteur. Au-delà de la perte d'emplois, qui devrait concerner entre 700 et 1 000 personnes, soit une grande partie de la population de la commune, une perte de savoir-faire définitive et la délocalisation irrémédiable de l'activité risquent de survenir si aucune solution temporaire n'est trouvée.

Xavier Bertrand, président des Hauts-de-France, avait proposé au mois de novembre 2020 d'affréter des trains gratuitement pour permettre aux salariés du site de Méalte de se rendre dans la ville de Crespin pour y être employés par Bombardier, afin que leur savoir-faire ne disparaisse pas avec la crise, qui risque de durer. Compte tenu de ce que propose la région, je voudrais savoir comment le Gouvernement prévoit de lutter contre le risque de voir définitivement disparaître ces emplois qualifiés ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je vous remercie d'avoir salué les efforts très importants consentis par le Gouvernement pour amortir les effets immédiats de la crise. Vous avez eu raison de dire que le soutien massif apporté aux entreprises, grands groupes, PME ou ETI, a permis de maintenir les compétences critiques en leur sein. Vous le savez, l'industrie aéronautique est duale, puisqu'elle est en partie tournée vers les besoins militaires de la défense ; par conséquent, le maintien de ces compétences critiques est un acte de résistance économique mais aussi de souveraineté.

Je connais bien, en effet, le bassin d'activité que vous représentez, mais d'autres territoires industriels aéronautiques ont été évoqués, notamment celui d'Aubert et Duval en Auvergne. Je voudrais en profiter pour mentionner quelques-uns des fonds et des dispositifs que nous avons créés, car ils sont essentiels pour réaliser cet acte décisif de résistance.

Nous avons ainsi créé Aerofund, qui permet de faciliter les rapprochements au sein de la filière et de la consolider ; il était très attendu et concerne notamment les PME du secteur. Des PGE « Aéro » répondent aux besoins de trésorerie liés au ralentissement des cadences de production, évoqué précédemment. Nous avons aussi proposé des garanties à l'exportation pour un volume d'environ 6 milliards d'euros et deux autres fonds ont été lancés en juin : un fonds pour la consolidation des entreprises qui intervient par apport en fonds propres, et un fonds de modernisation et de diversification de la filière aéronautique, doté de 300 millions sur trois ans – cela répondra peut-être à la dernière partie de votre question.

Par ailleurs, et c'est fondamental, nous avons renforcé le cadre de contrôle des investissements étrangers en France de manière à nous prémunir contre des stratégies d'acquisition hostiles, ce à quoi j'ai fait allusion dans mon intervention liminaire.

L'ensemble de ces mesures doit nous permettre d'abord d'amortir les effets de la crise mais aussi de relancer un secteur tout en préservant les compétences et les métiers qualifiés partout dans le territoire. Il s'agit donc d'un acte de résistance et de conquête très français.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Bénédicte Taurine, pour le groupe La France insoumise.

**Mme Bénédicte Taurine.** Mme Pompili l'a redit il y a une quinzaine de jours, l'objectif est de développer un avion fonctionnant avec d'autres carburants. En janvier 2020, Élisabeth Borne et vous-même avez dans cette perspective lancé un appel à manifestation d'intérêt pour la production d'agrocaburants aéronautiques. Ceux-ci ne pourraient constituer une solution, j'y insiste, que si leur fabrication repose sur l'utilisation de sous-produits agricoles et non sur des cultures dédiées. Leur production est toutefois si faible à ce jour que la stratégie nationale bas-carbone ne prévoit d'en incorporer que 2 % dans le kérosène en 2025 et 5 % en 2030.

Quant à l'avion à hydrogène, il est synonyme d'une explosion des besoins en électricité. Pour faire voler avec cette énergie tous les avions à destination ou en provenance de Charles-de-Gaulle, il a été établi qu'il aurait fallu, en 2018, l'équivalent de 5 000 kilomètres carrés d'éoliennes, 1 000 kilomètres carrés de panneaux photovoltaïques ou seize réacteurs nucléaires. Pour son plan hydrogène, la Commission européenne a missionné un partenariat public-privé selon lequel l'enjeu est de créer pour les compagnies pétrolières, gazières et les équipementiers un marché de 130 milliards d'euros à l'horizon 2030 et 820 milliards à l'horizon 2050, préoccupations qui nous semblent davantage économiques qu'écologiques.

Faire voler les avions avec les agrocaburants n'est pas la panacée, nous l'avons vu, et les avions à hydrogène nécessitent de lourds investissements qu'il s'agisse des infrastructures de production et d'acheminement ou de la restructuration de l'ensemble des aéroports par lesquels ils transiteraient. Ayons aussi à l'esprit l'échec de l'A380, qu'il importe de ne pas reproduire.

Pour nous, la solution passe bien évidemment par une transformation du secteur aérien, par des améliorations technologiques, mais aussi par la réduction du trafic. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire exactement à quoi ressemblera l'avion en 2050 et surtout avec quel carburant il serait susceptible de voler ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je reviendrai essentiellement sur les sujets énergétiques. Vous avez eu raison de rappeler que nous avons lancé une filière de biocarburants durables pour l'aviation l'année dernière. Mes services ont analysé de nombreuses offres, aussi bien en termes de volumes que de qualité, de manière à massifier leur production partout sur le territoire. Nous avons fixé un mandat d'incorporation de 1 % en 2022, de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030, objectifs que nous pouvons rendre plus ambitieux à la faveur, notamment, de discussions européennes. Je rappelle que les moteurs actuels peuvent incorporer jusqu'à 50 % de biocarburant certifié « aviation durable », voire 100 %. Il s'agit non seulement de massifier la

production pour disposer des volumes nécessaires à l'exploitation mais aussi de mener une action politique volontaire à travers le mandat d'incorporation.

Différents travaux de recherche sont menés pour aboutir à des sauts technologiques s'agissant des carburants synthétiques et de la filière hydrogène. Pour cette dernière, se pose, vous l'avez souligné, la question des infrastructures mais aussi de la massification de l'offre et du soutien public en matière de prix.

L'ensemble de ces dossiers est sur la table. Les investissements publics sont considérables, je le redis : 1,6 milliard d'euros sur trois ans dans le cadre du plan de relance. Le leadership français et européen est tout à fait exemplaire en ce domaine.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Benoit Simian pour le groupe Libertés et territoires.

**M. Benoit Simian.** Il y a un an, je vous aurais parlé de l'hydrogène, sujet auquel vous me savez très attaché, mais aujourd'hui l'aéronautique connaît une crise économique sans précédent que je qualifierai de dramatique. En 2019, il était notre fierté : il était source d'excédents extraordinaires, de plus de 29 milliards d'euros, pour notre balance commerciale. Avec la crise, 193 aéroports européens régionaux vont être confrontés à l'insolvabilité dans les prochains mois. Si le trafic ne reprend pas très vite, les pertes, déjà évaluées pour 2020 à 836 millions, ne feront que s'alourdir. La perfusion financière de l'État, c'est le commissaire aux finances que je suis qui le dit, n'est pas une solution de long terme. Nos territoires restent enclavés et nos concitoyens sont privés de leur liberté de circuler, qui est pourtant une liberté constitutionnelle. Cette situation nous paraît contestable, mais sans doute ne sommes-nous pas assez intelligents pour comprendre tout cela. Monsieur le ministre, je vous sais très attaché à l'échelon régional et j'insiste sur le fait que nos aéroports régionaux ne survivront pas à cette crise, alors que leur activité est réduite à quelques vols intérieurs.

J'aurai deux questions. La première, c'est le cheminot que je suis qui vous la pose : comment envisagez-vous d'allier nécessaire reprise économique à travers le redéploiement du trafic et remplacement des vols intérieurs de moins de deux heures et demie par des trajets en train ? Je fais référence à la mesure du fameux projet de loi « climat », ...

**M. David Habib.** Très mauvais !

**M. Benoit Simian.** ...triste symbole, je le dis, d'une démagogie écologique. Actuellement, le conducteur d'une voiture consomme plus que le passager d'un avion : 5 litres au 100 contre 2,7 litres, vous le savez. Allons-nous pour autant interdire la voiture dans notre pays ? Je ne le crois pas.

Ma seconde question porte sur les sous-traitants. Le directeur d'une entreprise de sous-traitance aéronautique qui fabrique des sièges pour des avions commerciaux, située à Salauens dans ma circonscription, me disait tout à l'heure qu'il avait subi une baisse de 50 % de son chiffre d'affaires. Comment allez-vous les aider à se reconvertir puisque vous nous dites que cette crise est durable et qu'il faut investir dans la R&D, notamment pour développer l'avion à hydrogène ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je vous sais effectivement très attentif à ces sujets, notamment à la filière hydrogène et je répondrai en même temps à Mme Pinel qui me demandait combien de projets avaient d'ores et déjà été financés. Nous avons provisionné 1,6 milliard d'euros, 376 millions ont déjà été investis dans soixante-

deux projets qui portent sur la filière hydrogène dans l'aviation mais aussi plus largement sur des travaux relatifs à l'optimisation des trajectoires et des matériaux, avec pour objectif un avion plus efficace sur le plan énergétique et produisant moins de traînées aérodynamiques.

Quant aux aéroports régionaux, la crise a exacerbé les difficultés qu'ils connaissaient avant qu'elle ne survienne. Présents dans de nombreux territoires, ils reposent sur un modèle économique fragile. J'ai donc proposé aux régions, il y a de cela environ un mois et demi, de les aider à trouver soit des vocations différenciées pour leurs aéroports, car ils ont conservé des vocations un peu généralistes, soit des synergies entre eux, de manière à renforcer le modèle économique tout en organisant une régulation sociale du secteur, condition à mes yeux essentielle. Ces quinze dernières années, les aéroports régionaux, situés parfois à quelques quinzaines de kilomètres les uns des autres, ont été mis en concurrence par des opérateurs ultra low-cost qui s'arrangeaient souvent d'ailleurs pour faire de l'optimisation sociale et fiscale. Dans ce moment de crise particulièrement aiguë que nous vivons, une régulation du secteur doit s'organiser au niveau européen. La France y prendra évidemment toute sa part, y compris au niveau national, afin de concourir à la mise en place d'un cercle beaucoup plus vertueux.

S'agissant de la concurrence et de la complémentarité des modes de transport, je soulignerai qu'à chaque fois qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse a été créée en France, elle a contribué à assécher le trafic aérien entre les villes qu'elle relie. Entre Strasbourg et Paris, il n'y a quasiment plus de trafic aérien et très peu entre Bordeaux et Paris. Mais il faut maintenir le trafic en correspondance. Dans ces aéroports régionaux, notamment dans les villes que j'ai citées, le trafic en correspondance vers Roissy atteint plus de 80 %. L'objectif, ce n'est pas la concurrence entre les modes de transport mais leur complémentarité et, bien sûr, la connectivité par l'intermédiaire du hub de correspondances de Paris.

Enfin, au sujet de la sous-traitance, j'ai répondu assez largement, notamment en revenant sur les dispositifs de soutien aux PME.

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

**M. André Chassaigne.** Ma question porte sur le démantèlement de la filiale Hop! d'Air France et le retrait de la demande d'homologation du plan de départ volontaire et du plan de sauvegarde de l'emploi – PSE.

En août dernier, l'annonce par Air France de la suppression de plus de 1 000 postes chez Hop!, soit près de la moitié de l'effectif total, a montré qu'il s'agissait d'un véritable plan de démantèlement de l'entreprise sans lien direct avec les difficultés nées de la crise sanitaire. Celle-ci n'a servi que de prétexte car cette liquidation était programmée bien avant. Dès le mois de mai 2020, j'avais questionné le ministre de l'économie sans obtenir de réponse de fond. Et quand j'ai envoyé un courrier au ministère en septembre, j'ai reçu une réponse sans réel rapport avec les demandes précises que j'avais formulées, portant sur le fait que Hop! serait dans l'incapacité de continuer son activité de transport comme de maintenance. Le 15 février dernier, à la suite de la présentation de la demande d'homologation du plan de sauvegarde de l'entreprise, la DIRECCTE – direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi – a prévenu la direction de Hop! du caractère illégal des dispositifs de reclassement prévus, ce qui

l'a conduite à annoncer, lors d'un comité social et économique extraordinaire, le retrait de sa demande d'homologation.

Dans le même temps, le groupe Air France, en pleine crise, alors qu'il bénéficie du prêt de 4 milliards de l'État et de tous les dispositifs de prise en charge du chômage partiel, a procédé au recrutement externe de 116 pilotes de ligne. La manœuvre est grossière et les représentants syndicaux des personnels ne sont pas dupes de la volonté de mettre la pression sur les salariés, les pilotes et les personnels navigants en faisant du chantage aux reclassements au sein du groupe Air France, selon des conditions salariales ne respectant ni le statut, ni l'ancienneté ni la grille salariale.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre : la direction du groupe Air France serait-elle au-dessus des lois ? Pouvez-vous prendre l'engagement de faire respecter les droits des salariés et les engagements de reclassement des salariés de Hop! ? (*Mme Bénédicte Taurine et M. Alain David applaudissent.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Monsieur le président Chassaigne, à question simple, réponse simple : le groupe Air France n'est pas au-dessus des lois ; il respecte le droit, notamment le droit du travail et des salariés. Hop! n'est pas démantelée mais restructurée alors que son activité, vous le savez, était très largement déficitaire, et ce de façon structurelle puisque la filiale enregistrait 200 millions d'euros de pertes avant la crise. Celle-ci a évidemment exacerbé ses difficultés et elle a rendu nécessaires à la fois une réorganisation et un plan de soutien massif de 7 milliards d'euros au groupe Air France-KLM, lequel a permis aussi de préserver les emplois de la filiale Hop!.

S'agissant du PSE, je vous confirme que les échanges se poursuivent en vue d'un accord et que j'ai demandé aux dirigeants d'Air France de travailler à la notion d'ancienneté intragroupe, ce qui me paraît tout à fait essentiel. Le dialogue social va continuer selon ces termes. J'espère vous avoir rassuré sur ce sujet au moins.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Mickaël Nogal, pour le groupe La République en marche.

**M. Mickaël Nogal.** À la veille de l'examen du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique, nous pouvons dire que la filière aéronautique est plus que jamais au cœur de défis écologiques et économiques de demain. Elle traverse la plus lourde crise de son histoire et tous les spécialistes s'accordent à dire qu'un retour à la normale n'est pas espéré avant 2024. Pourtant, en seulement trente ans, le transport aérien a déjà su diminuer de 50 % ses émissions de CO<sub>2</sub>, preuve de l'engagement écologique de longue date des industriels. Nous avons pu le constater ensemble, monsieur le ministre, il y a quelques jours chez Safran qui a d'ailleurs été la première entreprise en France à ouvrir ses portes à la Convention citoyenne pour le climat. Cette ambition est partagée par l'ensemble des donneurs d'ordre, Airbus, Thales, Dassault qui, dans le cadre du Conseil pour la recherche aéronautique civile, mobilisent l'ensemble de la filière.

C'est pourquoi nous ne devons pas sacrifier sur l'autel de l'écologie punitive l'avenir de notre industrie et de notre souveraineté nationale. Pourquoi, au nom d'une certaine idéologie dogmatique, affaiblirions-nous un fleuron français, qui représente près d'un million d'emplois directs et indirects sur nos territoires, qui innove et investit massi-

vement dans la R&D, notamment en matière écologique, et qui est à l'origine de moins de 3 % des émissions de CO<sub>2</sub> au niveau national ?

La crise actuelle doit inciter la France à aboutir au plus tôt à l'avion vert, sans oublier la consolidation de notre chaîne de production, cruciale pour la compétitivité de la filière face à la concurrence étrangère, qu'elle soit américaine ou chinoise. Tout cela passe par un engagement financier de l'État, par la nécessaire augmentation du fonds d'accompagnement de nos TPE et PME pour les faire évoluer vers l'industrie 4.0 ou en faire des ETI capables d'innover, d'investir industriellement dans nos territoires afin de conquérir des marchés internationaux.

Je tiens par ailleurs à rappeler les centaines et les centaines de milliers de visages que compte ce secteur, ouvriers, salariés, ingénieurs, chefs d'entreprise, qui font notre fierté chaque jour.

**M. David Habib.** Bravo !

**M. Mickaël Nogal.** Nous nous devons de conserver ces emplois à haute valeur ajoutée, car ne nous y trompons pas : si la France tourne le dos à l'aéronautique, d'autres ne seront pas aussi intransigeants que nous.

**M. David Habib.** Exactement !

**M. Mickaël Nogal.** Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour cette filière d'excellence, au-delà du plan France relance qui court jusqu'en 2022 ? (*M. Jean-Luc Lagleize applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Je vous remercie de votre soutien et de votre action. Nous étions, il y a quelques jours, en visite chez Safran et vous avez très bien décrit ce que nous y avons vu, c'est-à-dire des compétences très pointues, un savoir-faire industriel, les projets d'envergure mondiale que le groupe entreprend, avec potentiellement des effets sur la décarbonation du secteur. Vous avez posé, ce faisant, les bons piliers de notre réflexion commune.

Il faut bien évidemment consolider la filière aéronautique. Vous êtes attentif aux ETI et aux PME partout dans le territoire, et c'est important. J'ai présenté les différents dispositifs de soutien. Bien sûr, il s'agit d'accélérer encore la transition énergétique du secteur pour mettre en place l'avion vert, mais aussi, plus largement, pour organiser industriellement cette évolution, faire naître les compétences nouvelles, les savoir-faire et continuer à rayonner au niveau international grâce à notre industrie aéronautique.

Au-delà de cette filière, je voudrais dire que c'est l'ensemble du secteur des transports qui est très largement touché et j'ai pu vérifier, que ce soit dans les ports, les aéroports, à la SNCF, à quel point les salariés, les entrepreneurs concernés, les Français sont engagés, compétents, patriotes et ont la volonté de faire de cette crise une chance. J'en profite pour saluer ces efforts collectifs. (*M. Mickaël Nogal applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Zivka Park, pour le groupe La République en marche.

**Mme Zivka Park.** J'associe ma collègue du Val-d'Oise, Naïma Moutchou, à ma question. La crise sanitaire que nous traversons ne nous laisse pas d'autre choix que de faire opérer un sérieux virage au transport aérien, qui l'avait d'ailleurs entamé de lui-même. La demande de l'État d'abandonner le projet de construction d'un nouveau terminal 4 à Roissy-Charles-de-Gaulle, tel qu'il

avait été conçu, va dans ce sens. Mais prendre le virage trop vite risque de mettre le secteur encore davantage en difficulté. Nous devons créer les conditions d'une accélération de la transition écologique du secteur aérien, sans l'étouffer, et améliorer son acceptabilité sur les territoires concernés. C'est en ce sens que l'État demande au groupe ADP de présenter des aménagements contribuant à la transition énergétique de l'aéroport, pour pouvoir accueillir notamment les futurs avions à hydrogène.

La transition énergétique de Roissy-Charles-de-Gaulle, de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires et les premiers efforts des acteurs du transport aérien créeront de nouveaux emplois. La crise sanitaire entraînera malheureusement la disparition de nombreux postes dans les prochains mois, affectant notamment certains de mes concitoyens qui travaillent dans le bassin économique de Roissy. Nous devons tout faire pour former dès aujourd'hui et accompagner l'ensemble de ces personnes vers les nouveaux emplois de la transition énergétique du transport aérien.

Nous devons aussi investir dans une politique industrielle d'avenir. Notre plan de soutien à l'aéronautique y contribue, en investissant massivement en faveur de l'avion vert, qui sera plus respectueux de l'environnement et qui permettra de diminuer les nuisances sonores et environnementales subies par les riverains d'aéroports ; c'est l'un de mes combats depuis quatre ans.

Nous nous fixons des objectifs ambitieux mais pas inaccessibles si nous nous donnons collectivement les moyens. Il convient de continuer à identifier des projets d'investissements productifs dans les territoires, contribuant à la transition énergétique du secteur du transport aérien. Vous avez détaillé votre action dans le cadre de la transformation du secteur. Quelle est votre méthode de consultation et comment entendez-vous engager l'ensemble des acteurs du secteur afin, notamment, de réduire l'impact sonore et environnemental de l'aviation ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Merci de votre engagement, qui ne s'est pas démenti depuis 2017 sur ces sujets très importants dans votre circonscription. Vous avez évoqué les vicissitudes de l'histoire et l'arrêt récent du projet de construction du terminal 4. Je vous remercie pour les propositions que vous avez formulées, dont nous nous sommes très largement inspirés.

Je veux dire un mot de la philosophie de notre politique, à la fois sur ce sujet territorial précis et, au-delà, sur le soutien au secteur, que j'ai largement évoqué devant vous : nous voulons, notamment sur la plaque parisienne, de nouveaux projets aéroportuaires capables d'accueillir la nouvelle génération d'avions sobres en carbone. Nous aurons besoin à cet effet d'infrastructures, de nouvelles compétences, de nouveaux écosystèmes tournés vers la transition énergétique.

Les nouveaux projets devront également renforcer l'intermodalité entre l'avion et le train, pour répondre à cette fameuse logique de complémentarité plutôt que de concurrence. Ils devront être innovants en matière technologique, environnementale au sens large, pour garantir un haut niveau de performance environnementale.

Pour ce qui concerne la méthode, nous avons instauré, et vous y avez été conviée, un conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports, qui permettra une approche à la fois globale et secteur par secteur, parfois thématique – nous parlons notamment de desserte territoriale avec les aéroports et le secteur ferro-

viaire –, et de réunir l'ensemble des exploitants, des industriels du secteur et des élus concernés pour discuter très concrètement des projets de territoire et déterminer comment concilier développement et performance environnementale.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour le groupe Les Républicains.

**Mme Emmanuelle Anthoine.** La crise de la covid-19 a profondément déstabilisé le secteur de l'aéronautique, domaine d'excellence économique de la France. Derrière les grands constructeurs aéronautiques, ce sont des milliers de sous-traitants qui sont affectés en cascade et, avec eux, des centaines de milliers d'emplois. Les conséquences des mesures sanitaires sont dramatiques pour les compagnies aériennes qui voient leur activité s'effondrer. Elles se retrouvent ainsi en grande fragilité financière, ce qui complique d'autant leur capacité à faire face aux nouvelles contraintes de compensation des émissions carbone que le projet de loi climat et résilience entend leur imposer dans les prochaines années, mais également à l'augmentation du prix du carbone et à l'interdiction d'exploiter certaines lignes intérieures, conformément aux souhaits de la convention citoyenne pour le climat.

Si le groupe Air France a été soutenu par l'État, la Commission européenne, au nom des règles de la concurrence, impose que la compagnie cède vingt-quatre de ses slots – créneaux horaires – à l'aéroport d'Orly. Cela aura pour conséquence d'affaiblir encore une compagnie en difficulté, au profit de compagnies low-cost dont les pratiques sociales font l'objet de critiques.

Or seules les grandes compagnies aériennes sont à même d'avoir la capacité financière pour offrir de premiers débouchés aux avions propres du futur. Les fragiliser revient à fragiliser l'ensemble du secteur aéronautique, à un moment où celui-ci doit être en mesure d'engager les lourds investissements que nécessitent les innovations vers des appareils plus propres. Au-delà des mesures punitives, l'État doit donc proposer un réel accompagnement du secteur pour lui permettre d'effectuer sa mue vers un modèle plus respectueux de l'environnement ; et ce soutien doit s'opérer sans les mesures de rétorsion imposées par Bruxelles.

Le Gouvernement entend-il défendre le secteur face aux règles européennes absurdes, plutôt que de lui porter le coup de grâce en ne lui offrant pour seul horizon que des mesures punitives ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** Vous posez de nombreuses questions auxquelles je tâcherai de répondre de façon synthétique. Je ne reviens pas sur les mesures de soutien économique qui ont été largement débattues et qui font l'objet, je crois, d'une forme de consensus quant à leur caractère inédit et à leur efficacité, à ce moment de la crise.

Les mesures sanitaires mises en application doivent nous permettre de continuer à exploiter les aéroports de façon sécurisée et d'envisager la suite, au gré d'ailleurs des progrès de la vaccination et des traitements ; il s'agit, et

nous avons déjà très largement progressé, de pérenniser des mesures en matière de nettoyage, de désinfection, de port du masque ou encore de désengorgement des files d'attente.

Vous savez que des initiatives ont été lancées au niveau de l'IATA et reprises au niveau européen, en faveur de ce qu'on appelle le Travel Pass ou pass sanitaire. Ce sont des mesures importantes, qui permettront de donner de la visibilité aux opérateurs et de la confiance aux usagers. Nous continuerons donc à œuvrer ces prochaines semaines, à l'échelle française et européenne, sur ces sujets.

Vous avez parlé de concurrence et vous avez raison. Nous avons mis en place des dispositifs essentiels, le plus important étant destiné au groupe Air France-KLM qui a bénéficié d'une aide de 7 milliards d'euros côté français et de 3 milliards côté néerlandais. Ces compagnies aériennes sont des compagnies systémiques nécessaires pour la connectivité de nos territoires, pour le rayonnement de la France et pour les compétences qu'elles regroupent.

Orly, contrairement aux aéroports allemands de Francfort et Munich, est saturé ; la valeur des créneaux horaires n'y est par conséquent pas identique à celle des aéroports allemands sur lesquels la Commission européenne a porté un regard différencié.

Enfin, la régulation du secteur passe aussi par une remise à plat des conditions sociales : il faut notamment, je l'ai évoqué, mettre fin à ce qu'on appelle l'emploi atypique, trop longtemps utilisé aux marges grises du droit européen par certains opérateurs ultra low cost qui, ces dernières années, ont contribué à fragiliser le pavillon français et qui, aujourd'hui, obéiraient une reprise équitable sur le plan concurrentiel.

La régulation politique qui doit être menée dans le secteur est donc une régulation économique, sociale, environnementale et c'est la philosophie défendue par le Gouvernement dans ses discussions exigeantes avec la Commission européenne.

**Mme la présidente.** Merci, monsieur le ministre délégué. Le débat est clos.

3

### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**Mme la présidente.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Débat sur les conclusions du rapport de la mission d'information sur les enfants sans identité.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA