

N° 459

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 octobre 2024

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2025** (n° 324),

TOME VI

ÉCONOMIE

COMMERCE EXTÉRIEUR ET DIPLOMATIE ÉCONOMIQUE

PAR M. JEAN-FRANÇOIS PORTARRIEU

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA SITUATION DU COMMERCE EXTÉRIEUR	9
A. LES CHIFFRES DU COMMERCE EXTÉRIEUR FRANÇAIS POUR L'ANNÉE 2023 SONT EN PROGRÈS	9
1. Le déficit commercial s'est réduit en 2023, porté par un rebond néanmoins différencié selon les secteurs	9
a. Le déficit commercial s'est réduit mais reste supérieur aux années précédant la pandémie de Covid-19	9
b. Le nombre d'entreprises exportatrices est en croissance continue	11
2. Un rebond substantiel mais différencié en fonction des secteurs d'activité	12
B. LES ACTIONS MENÉES PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR SOUTENIR LES ENTREPRISES EXPORTATRICES	13
1. Depuis la France, le plan « Osez l'export », vise à faire accompagner et à rendre plus résilientes et audacieuses les entreprises exportatrices	13
2. Depuis l'étranger, le rôle indispensable des services économiques du réseau international du Trésor	15
II. LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE : UNE LOCOMOTIVE DE LA CROISSANCE FRANÇAISE QUI FAIT FACE À D'IMPORTANTES DÉFIS	18
A. LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE FRANÇAIS BÉNÉFICIE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN AINSI QUE DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR SES CONCURRENTS ÉTRANGERS	18
1. Le trafic aérien mondial se rapproche du niveau de 2019	18
2. Airbus a enregistré en 2023 un record de commandes	19
3. La remontée des cadences se poursuit dans l'ensemble de la filière	20
B. UNE PRODUCTION AÉRONAUTIQUE EN TENSION	21
1. Des commandes massives qui posent plusieurs séries de difficultés	21
a. Des tensions sur la supply-chain	21
b. Une nécessaire réorganisation des sous-traitants	22
c. Une pénurie de main-d'œuvre qualifiée	23

2. Un accompagnement des pouvoirs publics qui doit être affiné pour renforcer la résilience du secteur	25
a. Renforcer les investissements publics dans l'innovation et la recherche.....	25
b. Faciliter l'accès au financement pour les PME	25
c. Encourager la formation professionnelle et l'apprentissage	25
d. Renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement	26
TRAVAUX DE LA COMMISSION.....	27
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS	39

INTRODUCTION

La commission des affaires étrangères s'est saisie pour avis sur la mission *Économie – Commerce extérieur et diplomatie économique* du projet de loi de finances (PLF) pour 2025, afin de se prononcer sur les crédits destinés au financement et au soutien du commerce extérieur de la France. Ces crédits visent principalement à soutenir les entreprises françaises sur les marchés étrangers, à promouvoir l'attractivité du territoire et à faire de la régulation internationale un atout pour l'économie française.

L'examen du budget constitue en outre pour la commission des affaires étrangères l'occasion d'examiner les instruments, les objectifs et les modalités de la diplomatie économique. Cette année, le rapporteur pour avis a choisi de consacrer la partie thématique de ses travaux à la filière aéronautique.

La filière aéronautique française, dont Airbus constitue le porte-étendard, est un moteur essentiel de la croissance économique. La reprise spectaculaire du trafic aérien international, en hausse de 37 % en 2023, a ravivé la demande pour les avions, permettant à Airbus de consolider sa position de leader mondial.

Cette croissance s'accompagne néanmoins de défis majeurs. Les tensions sur les chaînes de valeur, exacerbées par les perturbations géopolitiques et les difficultés d'approvisionnement – notamment en matériels critiques – freinent la montée en cadence de la production.

Le rapporteur pour avis a pu constater, en se déplaçant à Saint-Nazaire (44), que la filière prend ces défis à bras-le-corps : elle se mobilise pour renforcer ses partenariats, rationaliser ses processus de production et investir dans la formation.

Ces efforts visent à maintenir la compétitivité de l'industrie aéronautique tout en répondant aux enjeux de durabilité et d'innovation technologique, et ainsi demeurer une filière d'excellence, contribuant à la souveraineté de la France.

Synthèse : les moyens budgétaires du commerce extérieur et de la diplomatie économique pour 2024

– *Mission Économie*

- Programme 134 *Développement des entreprises et régulations*

La subvention pour charges de service public allouée à Business France s'élève à 90,7 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP) en 2025, soit une baisse de 10 millions d'euros avec les moyens prévus en précédente loi de finances.

La rémunération de Bpifrance Assurance Export, au titre de ses prestations réalisées pour le compte de l'État s'élève, quant à elle, à 81,2 millions d'euros en CP, contre 9 millions d'euros l'année dernière.

La subvention pour charges de service public de l'opérateur Atout France (agence de développement touristique de la France) s'élève dans le projet de loi de finances pour 2025 à 24,9 millions d'euros en AE et en CP, contre 28,7 millions d'euros l'année dernière.

Une dotation budgétaire de 0,7 million d'euros en AE et en CP est par ailleurs prévue pour financer l'organisation d'événements en faveur du développement à l'international des entreprises françaises et de l'attractivité du territoire. Elle est identique à celle qui avait été prévue l'année dernière.

- Programme 305 *Stratégie économique*

Le programme 305 *Stratégie économique* prévoit un montant de 74,8 millions d'euros en AE et en CP pour 2025, pour les dépenses du réseau international de la direction générale du Trésor (DG Trésor) entrant dans le champ de l'action n° 2 *Développement international de l'économie française*. Ce montant est en hausse de 1,29 %.

Hors dépenses de personnel, les dépenses de fonctionnement prévues s'élèvent à 5,6 millions d'euros en AE et en CP, en hausse de 0,4 million d'euros. Elles couvrent essentiellement les dépenses gérées par l'administration centrale de la direction générale du Trésor : frais de changement de résidence des agents, dépenses informatiques, paiement de prestations de la Banque de France, prise en charge de la couverture sociale des volontaires internationaux en administration et dépenses de formation spécifiques aux agents des services économiques.

Il est à noter que la majeure partie des crédits du réseau international de la DG Trésor exécutés à l'étranger est cependant supportée par le programme 105 *Action de la France en Europe et dans le monde*.

– *Mission Cohésion des territoires*

Le programme 112 *Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire* prévoit une subvention pour charges de service public allouée à Business France. Cette subvention, de nature assez résiduelle, est historiquement liée au rôle d'aménagement du territoire reconnu aux investissements étrangers, que Business France a pour mission d'encourager. Elle est d'un montant de 3,8 millions d'euros en AE et CP, contre 4,8 millions d'euros l'année dernière.

– **Mission Agriculture**

Le programme 149 *Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture* prévoit une subvention pour charges de service public allouée à Business France d'un montant de 3,7 millions d'euros en AE et 3,78 millions d'euros en CP pour le financement de sa mission d'accompagnement à l'international des entreprises du secteur agricole et agroalimentaire et de sa mission de prestations en matière de statistiques sur le commerce extérieur et d'études sur les marchés à l'exportation. Elle s'élevait à 3,71 millions d'euros en AE et en CP l'année dernière.

– **Mission Plan de relance**

L'action n° 3 *Plan de soutien à l'export* ne dispose pas d'ouverture de crédits en 2025, les versements étant assurés par des reports de crédits 2024. Pour rappel, il s'agit de transferts aux entreprises pour les soutenir dans leurs démarches de prospection à l'export, au titre de la dotation aux fonds d'études et d'aide au secteur privé.

– **Mission Aide au développement**

Une dotation de 24 millions d'euros en AE et 28 millions d'euros en CP est prévue pour le fonds d'études et d'aide au secteur privé (FASEP) par le programme 110 *Aide économique et financière au développement*, contre 30 millions d'euros en AE et 36,9 millions d'euros en CP l'année dernière.

I. LA SITUATION DU COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2023, le commerce international a été marqué par un ralentissement significatif. La valeur globale des échanges commerciaux a diminué de 3 % par rapport à l'année précédente, atteignant environ 31 000 milliards de dollars. Cette baisse a été principalement due à une diminution de 5 % du commerce des biens, tandis que le commerce des services a progressé de 8 %, grâce à une forte reprise des secteurs du tourisme et des services liés aux voyages.

Le ralentissement du commerce des biens a été attribué à plusieurs facteurs, notamment l'inflation élevée, les taux d'intérêt en hausse, et les tensions géopolitiques, en particulier le conflit en Ukraine. Ces éléments ont entraîné une demande réduite, en particulier dans les économies développées, et ont également affecté les échanges en Asie de l'Est et en Amérique latine.

Pour 2024, les perspectives sont plus optimistes : l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et le Fonds monétaire international (FMI) prévoient une reprise du commerce mondial. Le commerce des marchandises devrait croître de 2,6 % à 3,3 % en 2024, une amélioration par rapport à la faible croissance de 0,8 % enregistrée en 2023. Cette reprise sera soutenue par une baisse prévue de l'inflation, une augmentation de l'activité économique et des taux d'intérêt potentiellement plus bas, favorisant ainsi un environnement plus propice aux échanges internationaux.

A. LES CHIFFRES DU COMMERCE EXTÉRIEUR FRANÇAIS POUR L'ANNÉE 2023 SONT EN PROGRÈS

1. Le déficit commercial s'est réduit en 2023, porté par un rebond néanmoins différencié selon les secteurs

L'année 2023 a été marquée par une amélioration notable de la balance commerciale française, bien que le commerce extérieur reste caractérisé par un déficit important, notamment dans le secteur des biens. Cette dynamique reflète des défis persistants, particulièrement liés à la facture énergétique et aux échanges de biens manufacturés.

a. Le déficit commercial s'est réduit mais reste supérieur aux années précédant la pandémie de Covid-19

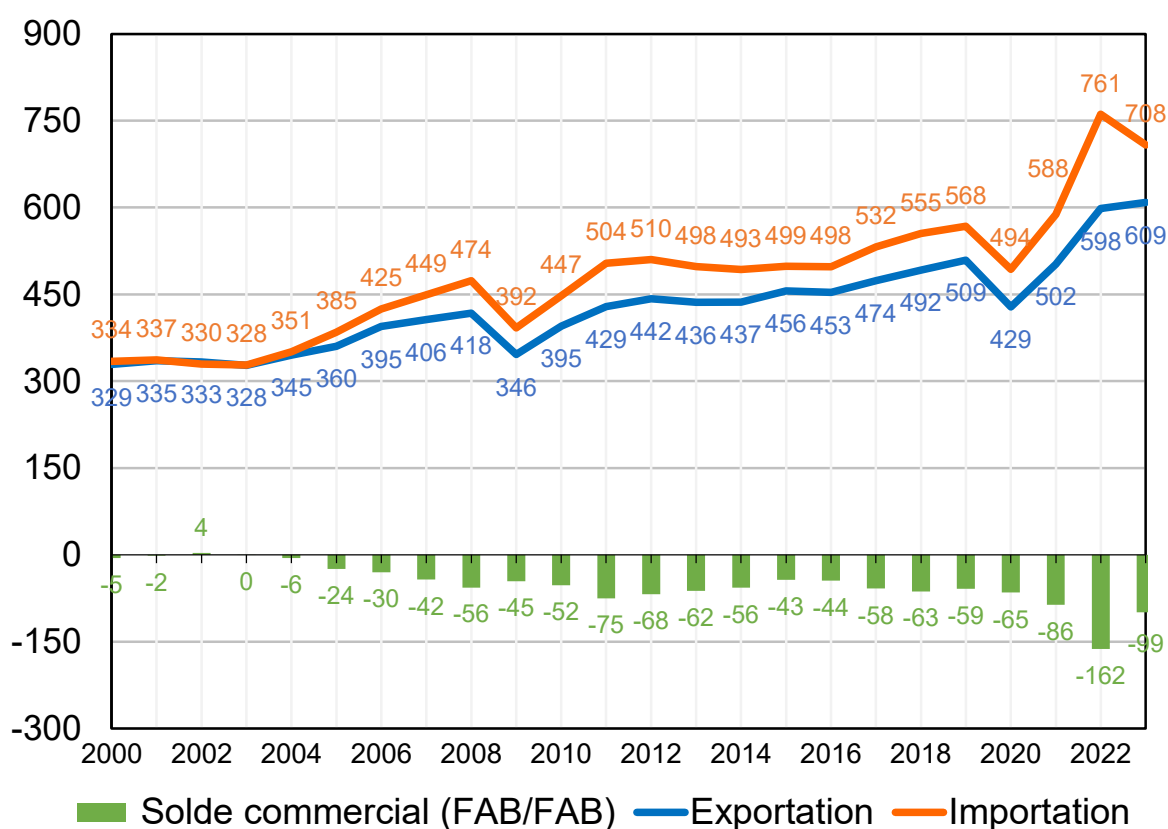
En 2023, le déficit commercial s'est réduit de manière significative, atteignant - 99,3 milliards d'euros, contre - 162,7 milliards d'euros en 2022.

Cette amélioration de 63,4 milliards d'euros est à mettre au crédit de la baisse des importations de - 7,1 % et à une légère hausse des exportations, de + 1,5 %.

La facture énergétique continue de peser lourdement sur la balance commerciale française.

En 2023, le déficit énergétique s’est élevé à - 68,7 milliards d’euros, soit 69 % du déficit global.

Bien que le pays ait réussi à réduire ses importations énergétiques, notamment en hydrocarbures naturels, l’impact des prix élevés de l’énergie sur les importations reste une préoccupation majeure : cette dépendance énergétique exacerbe la vulnérabilité de la France aux fluctuations des marchés mondiaux, affectant directement le solde commercial.



Source : Douanes françaises

La balance des transactions courantes, qui inclut les biens, les services et les revenus, a enregistré un déficit de 33,8 milliards d’euros en 2023, représentant 1,2 % du produit intérieur brut (PIB).

Cette donnée constitue une détérioration par rapport à 2022, où le déficit n’était que de 1 % du PIB. Cette tendance s’explique par une diminution du solde des services et la dégradation de la balance des revenus.

Le secteur des services, traditionnellement excédentaire pour la France, a vu son solde se réduire en 2023. Les exportations de services ont légèrement augmenté

pour atteindre 328,8 milliards d'euros (+ 0,6 %), tandis que les importations ont connu une hausse plus marquée de + 8,5 %, totalisant 298,2 milliards d'euros.

Cette augmentation des importations de services reflète en partie une demande accrue pour des services liés aux technologies de l'information et à la logistique, mais aussi une augmentation des coûts de ces mêmes services, comme les logiciels et les services *cloud*.

Aussi, bien que toujours excédentaire, le secteur des services a vu son solde diminuer à 30,6 milliards d'euros, contre 52 milliards d'euros en 2022.

Hors énergie, le déficit des biens demeure préoccupant, atteignant - 38,9 milliards d'euros en 2023.

Cette situation est notamment le résultat d'une forte demande intérieure pour des biens importés, combinée à une compétitivité industrielle insuffisante dans certains secteurs. Les biens d'équipement, en particulier, affichent un déficit important, reflétant des faiblesses structurelles dans la capacité de la France à produire et exporter ces types de produits. Néanmoins, certains secteurs comme l'aéronautique et les cosmétiques ont continué de générer des excédents notables, contribuant à atténuer le déficit global (v. *infra*).

Le début de l'année 2024 montre des signes encourageants d'une poursuite de l'amélioration de la balance commerciale française.

Au premier semestre 2024, le déficit commercial s'est encore réduit, atteignant - 17,6 milliards d'euros au premier trimestre, en amélioration de 2,7 milliards d'euros par rapport au semestre précédent.

Cette amélioration est principalement due à une réduction continue des importations, notamment dans le secteur énergétique, ainsi qu'à une légère augmentation des exportations, particulièrement dans les secteurs des produits chimiques, pharmaceutiques, et cosmétiques. Toutefois, le déficit reste encore supérieur aux niveaux pré-Covid.

b. Le nombre d'entreprises exportatrices est en croissance continue

Au premier semestre 2024, la France comptait 149 600 entreprises exportatrices, ce qui représente une augmentation de 3 200 entreprises par rapport au premier semestre 2023. Cette croissance, nette, traduit un regain d'intérêt des entreprises françaises pour les marchés internationaux, malgré un environnement économique global marqué par des incertitudes géopolitiques et économiques. Il est à noter que si les grandes entreprises ne constituent que 3 % des entreprises exportatrices, elles concentrent 53 % des exportations françaises. Les petites et moyennes entreprises (PME) représentent, elles, 79 % des entreprises exportatrices mais 23 % des montants exportés.

Les secteurs les plus représentés parmi les exportateurs incluent l'aéronautique et le spatial, les parfums et cosmétiques ainsi que l'industrie agroalimentaire. Ces secteurs continuent de générer des excédents commerciaux substantiels, avec respectivement + 30,8 milliards d'euros pour l'aéronautique, + 16,4 milliards d'euros pour les parfums et cosmétiques, et + 6,7 milliards d'euros pour l'agroalimentaire (v. *infra*).

Les grandes entreprises, bien que moins nombreuses, dominant largement le volume total des exportations françaises. Ainsi, les dix plus grandes entreprises exportatrices représentent environ 40 % des exportations totales, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de la défense.

En 2023, la France se positionne toujours comme le 6^e exportateur mondial de biens et services, avec une légère progression dans certains secteurs – aéronautique et spatial, produits chimiques et pharmaceutiques, parfums et cosmétiques – mais des défis subsistent, notamment dans les biens d'équipement et l'automobile, où le déficit commercial persiste.

2. Un rebond substantiel mais différencié en fonction des secteurs d'activité

En 2023, le secteur aéronautique français a continué de bénéficier de la reprise du transport aérien, enregistrant une hausse significative de ses exportations. Celles-ci ont progressé de 16,7 % pour atteindre 55,9 milliards d'euros, un niveau qui reste cependant inférieur à celui de 2019.

L'excédent du secteur aéronautique s'établit ainsi à 30,8 milliards d'euros, en hausse de 5,8 milliards d'euros par rapport à 2022, mais toujours en deçà du niveau record de 2019. Le poids du secteur dans les exportations françaises a légèrement augmenté, passant de 8,2 % en 2022 à 9,4 % en 2023.

S'agissant du secteur automobile, la reprise des échanges s'est poursuivie en 2023, bien qu'elle n'ait pas encore totalement retrouvé son niveau d'avant-crise. Les exportations ont ainsi augmenté de 16,7 % pour s'établir à 56,5 milliards d'euros, représentant environ 95 % de leur niveau pré-pandémique.

Tous les autres secteurs affichent une hausse marquée de leurs échanges, dépassant largement leur niveau d'avant-crise. Ainsi, les exportations du secteur textile ont progressé de 14,3 % par rapport à l'année précédente, atteignant 25,2 milliards d'euros.

Le secteur agricole et agroalimentaire a vu ses exportations augmenter de 8,5 % par rapport à 2022, pour atteindre 23,6 milliards d'euros, tandis que les importations ont légèrement diminué de 2,2 % à 33,3 milliards d'euros, permettant à l'excédent sectoriel de progresser à 10,3 milliards d'euros.

En 2023, les exportations du secteur des produits chimiques, parfums et cosmétiques ont poursuivi leur dynamique de reprise, avec une hausse de 18,2 % à

56,5 milliards d'euros. Les importations ont, quant à elles, progressé de 31,2 %, ce qui a conduit à une légère contraction de l'excédent sectoriel, désormais établi à 3,3 milliards d'euros.

Les exportations de produits de luxe ont également progressé de manière significative, augmentant de 21,8 % pour atteindre 94 milliards d'euros. L'excédent sectoriel a augmenté de 1,1 milliard d'euros, pour s'établir à 28,6 milliards d'euros. Il est notable que cette hausse des exportations a été plus marquée vers l'Amérique (+ 26,2 %) et l'Europe (+ 17,6 %) que vers l'Asie (+ 12,7 %).

Selon les prévisions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la croissance en volume des échanges au niveau mondial devrait ralentir fortement en 2024, atteignant seulement + 0,8 %, avant de se normaliser à + 3,3 % en 2025.

Cette contraction est principalement due au ralentissement de la croissance chinoise et au durcissement des politiques monétaires, qui devraient peser sur la demande mondiale. L'inflation reste élevée, bien qu'elle ralentisse : en août, elle a atteint + 3,7 % sur un an aux États-Unis et + 5,2 % dans la zone euro.

Enfin, le commerce mondial des biens a progressé de + 3 % en 2023, sous l'effet d'une poursuite de la reprise post-pandémique, amorcée en 2022.

B. LES ACTIONS MENÉES PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR SOUTENIR LES ENTREPRISES EXPORTATRICES

Les parts de marché mondiales de la France, stables depuis une dizaine d'années, ont légèrement reculé entre 2019 et 2021 du fait de la pandémie de la Covid-19. Les performances de l'ensemble des secteurs à l'export s'améliorent depuis, bien aidées par un important soutien des pouvoirs publics.

1. Depuis la France, le plan « Osez l'export », vise à faire accompagner et à rendre plus résilientes et audacieuses les entreprises exportatrices

En 2018 le Gouvernement engageait à Roubaix une stratégie pour le commerce extérieur qui s'est traduite par la création de la Team France Export, regroupant l'ensemble des opérateurs chargés de soutenir les entreprises françaises à l'export. Leur nombre est passé de 125 000 en 2018 à 147 900 entreprises exportatrices au 1^{er} trimestre 2023, selon les données communiquées au rapporteur.

Pour autant, les bouleversements provoqués par la pandémie de Covid-19 et la guerre d'agression russe en Ukraine ont mis en lumière le rôle déterminant des échanges commerciaux dans la capacité des États à préserver leur résilience, leur souveraineté économique et à sécuriser leurs chaînes d'approvisionnement.

C'est ainsi que le plan « Osez l'export » a été présenté le 31 août 2023 par la première ministre, Mme Élisabeth Borne, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, M. Bruno Le Maire, la ministre de

l'Europe et des affaires étrangères, Mme Catherine Colonna, et le ministre délégué chargé du commerce extérieur, de l'attractivité et des Français de l'étranger, M. Olivier Becht.

Le plan « Osez l'export » et ses 13 axes

Ce plan s'articule autour de trois priorités : investir dans l'humain et dans les territoires, faire gagner la France à l'export et préparer l'avenir. Ces priorités sont elles-mêmes déclinées à travers treize axes :

- création d'un volontaire territorial à l'export (VTE), dispositif d'aide à l'embauche pour l'engagement d'un jeune dédié à l'export dans les territoires, afin d'accompagner les PME et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) dans leur stratégie de développement à l'international ;
- stimulation du volontariat international en entreprise (VIE) en renforçant le dispositif à destination des jeunes issus des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- faire mieux connaître les bénéfices de l'export au cœur des territoires ;
- création d'une académie de l'export, afin de former les entrepreneurs aux enjeux de l'export ;
- accompagnement de 5 000 entreprises par an sur les salons internationaux grâce à une meilleure prise en charge de leur coût par l'État ;
- faire mieux connaître l'offre des PME françaises grâce à des e-vitrines sectorielles et renforcer la visibilité des produits français sur les plus grandes plateformes mondiales d'e-commerce ;
- créer une marque « France » pour valoriser et renforcer l'image des produits français à l'international ;
- mieux utiliser les accords commerciaux de l'Union européenne pour investir de nouveaux marchés et faire bénéficier nos entreprises de la réduction des droits de douane ;
- proposer un accompagnement à l'export sur mesure à 1 000 PME soutenues par le plan France 2030 ;
- faire bénéficier 200 PME-ETI à fort potentiel à l'export d'un accompagnement collectif intensif pris en charge à 60 % par l'État ;
- faciliter la participation des entreprises françaises dans les grands projets internationaux et leurs échanges avec les acheteurs internationaux ;
- dématérialiser les procédures de financement du commerce international ;
- moderniser les financements export pour les rendre plus accessibles.

Ainsi, en 2023 et au premier semestre 2024, le plan « Osez l'export » a financé plusieurs projets visant à soutenir les entreprises françaises dans leur expansion internationale.

- Le plan a augmenté de 30 % la subvention publique pour la participation des entreprises françaises à des salons internationaux, ce qui a permis à 5 000 entreprises, principalement des PME et des ETI, de présenter leurs produits et services sous la bannière « Pavillon France » lors de salons

majeurs comme le *Consumer Electronics Show* (CES) à Las Vegas ou le salon international de l'agriculture (SIAL) à Paris.

- 60 VTE ont été recrutés au premier semestre 2024 pour des missions exports grâce à une prise en charge partielle des coûts d'embauche.
- Les programmes intensifs « boosters export » d'accompagnement collectif ont été renforcés pour soutenir un millier de PME/ETI dans leur développement à l'international. Ces entreprises ont pu bénéficier de diagnostics exports personnalisés, de formations et d'une aide pour l'accès à de nouveaux marchés.

Le rapporteur pour avis se félicite de la mise en place de ce plan qui est à même d'inscrire pleinement notre tissu de PME/ETI dans la mondialisation, à travers une simplification de l'accompagnement public et une plus grande résonance donnée à nos champions locaux.

Enfin, la concurrence internationale se joue également sur le terrain du financement et le rapporteur pour avis ne peut qu'encourager le processus de simplification des outils de financement qui a d'ores et déjà été engagé auprès des PME et des ETI par la direction générale (DG) du Trésor.

2. Depuis l'étranger, le rôle indispensable des services économiques du réseau international du Trésor

Le réseau international comprend 123 implantations dans 103 pays au 31 décembre 2023. Il est organisé en 32 services économiques régionaux (SER), 61 services économiques (SE), 26 délégués ou correspondants de chefs de service économique et 4 représentations ou délégations permanentes auprès des institutions européennes et internationales.

L'effectif du réseau international de la DG Trésor est passé de 639 équivalents temps plein (ETP) au 31 décembre 2016 à 484 ETP au 31 décembre 2023.

La DG Trésor s'est attachée, au cours des dernières années, à redéployer des moyens vers les nouvelles zones de croissance et prioritaires, afin de pouvoir répondre au mieux à ses missions, tout en réduisant sa présence dans d'autres parties du monde. Ainsi certains services ont été renforcés, comme en Chine, en Irak ou dans les Balkans (création du SER de Belgrade en 2022 ou de Vienne en 2024), tandis que les effectifs baissaient dans d'autres régions du monde (en Amérique latine et centrale notamment). Des services économiques ont été fermés sur des zones moins prioritaires, ou dans le cadre du processus de régionalisation (fermeture des implantations de Tirana, Wellington, Nicosie, Kaboul, Port Louis, Conakry, Djeddah, Houston, Manama, Vientiane, Bamako, Khartoum et Niamey et fusion du service commercial et du service financier de la représentation permanente à Bruxelles en septembre 2020).

Les décisions prises dans ce cadre tiennent compte des propositions formulées par les ambassadeurs et résultent d'un travail de fond pour adapter au mieux le réseau international de la DG Trésor aux priorités de la stratégie économique de la France et tenir compte de l'évolution du poids et de la contribution relative de chaque zone, sous-zone géographique et pays, en termes de croissance mondiale, de stabilité du système financier international, mais également de besoins des entreprises françaises.

Les relations entre les services économiques de la Direction générale du Trésor, les bureaux Business France et les ambassades sont régies par une convention tripartite signée entre l'opérateur et ses deux ministères de tutelle en 2015. L'action de Business France à l'étranger s'exerce dans le cadre de la mission de coordination et d'animation des services de l'État et des opérateurs à l'étranger assurée par l'ambassadeur, qui s'appuie en matière économique sur le chef du service économique chargé de la coordination des acteurs économiques locaux.

Le service économique reçoit communication de la programmation pour l'année suivante des actions envisagées par le bureau de l'agence pour son pays de résidence, sur laquelle il donne un avis. Le SE et le bureau Business France échangent régulièrement au cours de l'année sur sa mise en œuvre et ses évolutions. Un échange d'informations, de bonnes pratiques, de carnets d'adresses et de calendriers est également encouragé.

Le chef de service économique participe également à la promotion de l'image de la France et à la mission d'attractivité des investisseurs étrangers. Son action est complémentaire de celle de Business France, tant dans les pays où le bureau Business France dispose d'une équipe dédiée à l'attractivité, que dans ceux sans bureau Business France. Dans ces derniers, le chef du service économique organise la prospection directe des investisseurs en coordination avec le bureau Business France local ou régional.

La DG Trésor conduit chaque année auprès des SE une enquête sur l'accès au marché et la propriété intellectuelle. L'enquête menée en 2023 a mis en lumière des résultats positifs en matière de levée des barrières au commerce.

Par exemple, grâce à une étroite coopération entre le SE de Bangkok, de la délégation de l'Union européenne (UE), de la Commission européenne et des États membres concernés, la Thaïlande a retiré un projet de mesures qui auraient exigé que les boissons alcoolisées portent des avertissements sanitaires graphiques disproportionnés par rapport à l'objectif – légitime – de santé publique.

Dans un autre registre, le SE du Caire travaille en étroite coopération avec Alstom, Vinci et les autorités égyptiennes pour la modernisation et l'extension du métro cairote.

Le rapporteur pour avis ne peut que se féliciter du rôle indispensable que joue le réseau international de la DG Trésor, en facilitant l'expansion des entreprises

françaises à l'étranger, en surmontant les obstacles au commerce et en soutenant les projets d'infrastructures.

Si le rapporteur pour avis comprend la nécessité budgétaire d'adaptation stratégique des ressources, il considère que la diminution de 155 ETP – soit 24 % – des effectifs du réseau international du Trésor en huit ans constitue un point de vigilance eu égard à l'importance que jouent ces services dans un contexte de tensions commerciales accrues.

II. LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE : UNE LOCOMOTIVE DE LA CROISSANCE FRANÇAISE QUI FAIT FACE À D'IMPORTANTES DÉFIS

A. LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE FRANÇAIS BÉNÉFICIE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN AINSI QUE DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR SES CONCURRENTS ÉTRANGERS

1. Le trafic aérien mondial se rapproche du niveau de 2019

Le secteur aéronautique mondial, durement frappé par la crise sanitaire de 2020-2021, a montré des signes de reprise solide en 2023. Le trafic aérien mondial a connu une progression significative de 37 % par rapport à l'année précédente, même si ce niveau est à 91 % du niveau atteint à la fin du premier semestre 2019.

Cette reprise est particulièrement marquée sur le segment du trafic international, qui a augmenté de 42 % par rapport à 2022, malgré une diminution de 11 % par rapport aux niveaux d'avant-crise. Quant au trafic intérieur, il a non seulement récupéré mais dépassé les niveaux de 2019, avec une croissance de 4 %.

Cette reprise du trafic aérien a joué un rôle essentiel dans la dynamique du secteur aéronautique français, en particulier pour les acteurs majeurs comme Airbus. La demande accrue de transport aérien, conjuguée à l'incertitude persistante autour des chaînes d'approvisionnement maritimes, a conduit certains expéditeurs à privilégier le fret aérien, entraînant une augmentation de 11 % du volume mondial de ce type de fret en décembre 2023, comparé à décembre 2022. Cette conjoncture favorable a permis aux acteurs français de tirer profit de la hausse des activités aériennes, notamment dans les domaines de la fabrication d'aéronefs, de l'ingénierie et des services associés.

Le contexte géopolitique et économique mondial a également affecté les grands concurrents internationaux du secteur. L'avionneur américain Boeing a subi des retards dans certains de ses programmes, dont les modèles phares tels que le 737 MAX, tandis que des sanctions internationales ont limité l'accès à certains marchés clés pour d'autres concurrents étrangers. Ces difficultés ont permis à Airbus, et plus largement au secteur aéronautique français, de capter une part de marché plus importante, en capitalisant sur des carnets de commandes remplis et des infrastructures industrielles consolidées.

En Occitanie, région au cœur de la filière aéronautique française, l'emploi a crû de 4,7 % en 2023, principalement sous l'effet de la reprise d'activité dans la construction aéronautique. L'ensemble du secteur a bénéficié du retour à la normale des flux de passagers aériens et du rebond dans la demande d'avions commerciaux, avec un regain d'optimisme au sein des entreprises de la région quant aux perspectives de croissance sur le long terme.

2. Airbus a enregistré en 2023 un record de commandes

Airbus, leader mondial de la construction aéronautique, a su tirer profit de la reprise du trafic aérien pour enregistrer en 2023 un record historique de commandes. En effet, l'entreprise s'est vue notifier 2 094 commandes nettes d'avions commerciaux, soit une augmentation de 155 % par rapport à l'année précédente, où elle n'avait reçu que 820 commandes nettes.

Ce record de commandes permet à Airbus de conforter sa position dominante sur le marché international, notamment vis-à-vis de son principal concurrent, Boeing, qui peine encore à retrouver sa pleine capacité de production.

Ce succès s'explique en partie par le regain de confiance des compagnies aériennes à travers le monde, qui anticipent une forte demande de renouvellement de leurs flottes dans un contexte de reprise économique mondiale. Parmi les modèles ayant particulièrement bien performé, les monocouloirs d'Airbus, tels que les A320neo et A321XLR, ont été massivement commandés par les compagnies aériennes en raison de leur efficacité énergétique et de leurs performances améliorées. Ces appareils représentent une grande partie des commandes nettes de 2023, avec un marché des gros-porteurs qui a également montré des signes de reprise, notamment pour les A330 et A350.

La dynamique des commandes s'est également manifestée par un carnet de commandes au niveau historique de 8 598 appareils, à la fin de l'année 2023.

Ce carnet de commandes garantit près de dix années de production à Airbus, assurant ainsi une stabilité et une visibilité à long terme pour l'ensemble de la filière aéronautique française, y compris pour les sous-traitants et fournisseurs locaux, tels que les motoristes et les équipementiers.

Ce record de commandes a également été soutenu par la capacité d'Airbus à se positionner comme un acteur clé dans la décarbonation du secteur aérien. Alors que les compagnies aériennes et les États cherchent à réduire leurs émissions de CO₂ d'ici 2050, Airbus a intensifié ses efforts en matière de recherche et développement pour proposer des avions plus économes en carburant et, à terme, des appareils fonctionnant à l'hydrogène.

Ces efforts ont renforcé la confiance des clients dans la capacité d'Airbus à fournir des solutions de transport aérien durable, ce qui a stimulé la demande pour ses appareils modernes et respectueux de l'environnement.

En comparaison, Boeing a livré 528 appareils en 2023. Cette dynamique devrait se poursuivre dans les années à venir, alors que le transport aérien mondial continue de croître et que la demande pour des flottes plus économes en énergie s'intensifie.

3. La remontée des cadences se poursuit dans l'ensemble de la filière

Face à cette reprise spectaculaire de la demande, Airbus a initié une remontée des cadences de production, visant à répondre aux besoins de ses clients tout en réduisant les délais de livraison. En 2023, l'avionneur a livré un total de 735 appareils, dépassant ainsi son objectif initial de 720 livraisons pour l'année. La hausse des livraisons a été principalement portée par les avions monocouloirs, dont les livraisons ont augmenté de 12 %, tandis que les modèles gros-porteurs ont également bénéficié d'une progression.

Pour répondre à cette demande croissante, Airbus a accéléré l'industrialisation de ses chaînes d'assemblage. En 2023, la société a ouvert deux nouvelles lignes d'assemblage final pour la famille A320, à Tianjin en Chine et à Mobile aux États-Unis.

Par ailleurs, l'usine de Toulouse a livré son premier A321neo en décembre 2023, marquant une étape importante dans l'expansion des capacités de production en Europe. Ces efforts d'expansion industrielle visent à atteindre une cadence de production mensuelle de 75 avions A320 d'ici 2026, devant permettre à Airbus de soutenir la forte demande pour ses appareils.

Airbus Atlantic à Montoir-de-Bretagne

Numéro un mondial de l'aérostructure, Airbus Atlantic est une filière du groupe Airbus qui fabrique notamment les fuselages d'avion. L'entreprise emploie environ 13 000 personnes dans le monde, dont 10 000 en France. L'usine de Montoir-de-Bretagne, visitée par le rapporteur pour avis, emploie un peu plus de 3 500 salariés. Directement concernée par les enjeux qui pèsent sur la filière aéronautique dans son ensemble, elle a opéré le recrutement de 500 collaborateurs pour la seule année 2024. Une cinquième ligne de production dédiée à l'assemblage de l'A320 est opérationnelle depuis 2022 et une sixième, actuellement en construction, devrait l'être en 2025. Entre 2022 et 2025, près de 350 millions d'euros ont été ou seront investis sur le site.

La montée en cadence ne concerne pas seulement les avions monocouloirs. Airbus vise également à augmenter la production des gros-porteurs, avec des objectifs de quatre avions A330 par mois dès 2024 et dix A350 par mois d'ici 2026. Ce plan de montée en cadence est essentiel pour garantir la compétitivité d'Airbus à l'international et satisfaire les besoins des compagnies aériennes qui renouvellent ou augmentent leurs flottes.

Toutefois, cette accélération des cadences de production ne va pas sans défis. Les tensions sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, exacerbées par la pandémie, ont créé des retards dans la livraison de certains composants clés, notamment les moteurs. Les entreprises françaises de la filière aéronautique, telles que Safran et Thalès, jouent un rôle crucial dans la fourniture de ces équipements stratégiques et ont dû elles aussi ajuster leurs propres capacités de production pour suivre le rythme imposé par Airbus.

Safran, par exemple, a enregistré une augmentation de 38 % de la production de ses moteurs LEAP en 2023, répondant ainsi à la demande accrue des appareils Airbus A320neo et Boeing 737 MAX. De même, Thalès, leader dans les systèmes d'avionique et de défense, a vu son chiffre d'affaires croître de 5 %, soutenu par la montée en cadence des programmes d'Airbus et par une demande accrue pour ses solutions de défense.

B. UNE PRODUCTION AÉRONAUTIQUE EN TENSION

1. Des commandes massives qui posent plusieurs séries de difficultés

L'industrie aéronautique française, principalement incarnée par Airbus, a enregistré en 2023 un nombre record de commandes, propulsées par la reprise du trafic aérien mondial et les défaillances de certains de ses concurrents. Cependant, ces commandes massives, bien qu'essentielles pour la croissance et la prospérité de la filière, posent plusieurs défis structurels et opérationnels qui touchent toute la chaîne de production. Parmi les difficultés rencontrées figurent les tensions croissantes sur les approvisionnements, la nécessaire réorganisation des sous-traitants et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Ces facteurs risquent de ralentir la montée en cadence de la production, voire de compromettre la capacité des entreprises à répondre dans les délais aux attentes des clients.

a. Des tensions sur la supply-chain

Les tensions sur la chaîne d'approvisionnement constituent l'un des défis majeurs que l'industrie aéronautique française doit affronter. La montée en cadence des livraisons d'avions, prévue par Airbus avec environ 800 avions commerciaux à livrer en 2024, met une pression importante sur l'ensemble de la chaîne de production, allant des matières premières aux composants électroniques. En 2023, l'avionneur européen a livré 735 appareils, ce qui représente une hausse de 11 % par rapport à l'année précédente. Pour maintenir ce rythme soutenu, la fluidité et la résilience de la *supply chain* deviennent cruciales.

La pandémie de Covid-19, suivie par des tensions géopolitiques exacerbées en Europe et en Asie, a causé des perturbations importantes dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Certains composants clés, notamment les pièces détachées pour les moteurs et les systèmes électroniques, sont devenus difficiles à obtenir dans les délais habituels. Cela a entraîné des retards de production et a affecté la capacité d'Airbus à augmenter ses cadences comme prévu. Les problèmes d'approvisionnement en matières premières critiques, telles que l'aluminium et le titane, utilisés pour la fabrication des fuselages d'avions, ont également été une source de préoccupation.

Comme a pu le constater le rapporteur pour avis lors de sa visite de l'usine de Montoir-de-Bretagne, le retard dans la livraison de certaines pièces impose de

déployer des trésors d'agilité en matière de coordination des flux matériaux et d'information, afin que la production prenne le moins de retard possible.

Ces tensions sur la chaîne d'approvisionnement s'expliquent également par l'augmentation rapide du volume de commandes chez les équipementiers et sous-traitants, souvent incapables de suivre la cadence imposée. À cela s'ajoute la nécessité de s'adapter aux nouvelles exigences technologiques, notamment pour les avions plus économes en carburant, ce qui requiert une chaîne logistique de plus en plus complexe et sophistiquée.

Face à cette situation, Airbus renforce ses partenariats avec ses fournisseurs afin de garantir une meilleure coordination et une plus grande visibilité sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

b. Une nécessaire réorganisation des sous-traitants

Avec les carnets de commandes bien remplis, la nécessité de réorganiser et de restructurer le réseau de sous-traitance se fait sentir dans l'industrie aéronautique française. Airbus, qui s'appuie sur un réseau étendu de fournisseurs à travers le monde, doit aujourd'hui composer avec une filière qui, bien que stratégique, reste fragmentée.

La crise sanitaire a révélé les vulnérabilités de cette fragmentation, exacerbant les retards de production et la difficulté pour certains fournisseurs de premier ou second rang à respecter les délais.

Le retour à une activité à plein régime pour les sous-traitants a été freiné par des problématiques de trésorerie, plusieurs d'entre eux ayant souffert des arrêts temporaires de production pendant la pandémie.

Pour y remédier, Airbus et d'autres grands donneurs d'ordres ont commencé à restructurer leur réseau de sous-traitants en favorisant des relations plus étroites avec un nombre réduit de partenaires stratégiques, capables de garantir des volumes importants de production dans des délais serrés.

Cette approche permet également de renforcer la résilience de la chaîne de production en réduisant les dépendances vis-à-vis de certains fournisseurs particulièrement vulnérables.

En outre, les difficultés de Boeing, bien qu'elles puissent sembler bénéfiques pour Airbus, ne sont pas une bonne nouvelle pour le constructeur européen. En effet, les deux avionneurs partagent des fournisseurs de composants et de matériaux et les perturbations chez Boeing impactent inmanquablement la santé financière de ces fournisseurs, affectant indirectement la chaîne d'approvisionnement d'Airbus à court terme. À plus long terme, c'est l'incitation à l'innovation qui pourrait être impactée.

L'objectif d'Airbus est de stabiliser son réseau de sous-traitants tout en rationalisant les opérations. Cette stratégie inclut la mise en place de lignes de production « *just-in-time* » plus efficaces et plus flexibles, où les fournisseurs sont intégrés plus étroitement aux processus de production de l'avionneur.

L'accent est également mis sur l'automatisation des processus et l'utilisation accrue de l'intelligence artificielle pour améliorer la planification et la gestion des stocks. Cette réorganisation implique souvent des investissements importants de la part des sous-traitants, qui doivent moderniser leurs infrastructures et adapter leurs modèles de production aux nouvelles exigences des constructeurs.

Toutefois, cette réorganisation des sous-traitants n'est pas sans difficultés. Nombre d'entre eux, notamment les PME, n'ont pas les capacités financières ou les compétences technologiques pour effectuer ces transformations en un temps aussi court. Certaines entreprises risquent même de disparaître si elles ne peuvent pas s'adapter aux nouvelles normes imposées par leurs donneurs d'ordres.

Il est donc essentiel que les grands acteurs de l'aéronautique et les pouvoirs publics, notamment les services en région, accompagnent les entreprises qui n'ont pas encore atteint une taille critique dans cette transition en fournissant des financements ou des transferts de compétences.

c. Une pénurie de main-d'œuvre qualifiée

Un autre obstacle majeur à la montée en cadence des commandes massives dans le secteur aéronautique est la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Ce point a été très largement souligné par les différents intervenants de terrain au rapporteur pour avis.

L'aéronautique est un secteur qui requiert des compétences techniques spécifiques, notamment en ingénierie, en production et en maintenance, et la France fait face à un déficit significatif dans ces domaines. Alors que les commandes continuent d'affluer, les entreprises de la filière, qu'il s'agisse des constructeurs comme Airbus ou des sous-traitants, peinent à recruter suffisamment d'employés qualifiés pour soutenir la montée en cadence des productions.

Ce problème s'est particulièrement fait sentir dans la région Occitanie, où se trouve le cœur de l'industrie aéronautique française. En 2023, malgré une augmentation des effectifs de 4,7 % dans les établissements de la région, les entreprises ont signalé des difficultés croissantes à pourvoir des postes clés. Ces postes concernent non seulement les ingénieurs spécialisés dans les technologies aéronautiques de pointe mais aussi les techniciens et opérateurs qualifiés pour travailler sur les lignes d'assemblage des appareils.

Plusieurs facteurs expliquent cette pénurie.

Tout d'abord, la crise sanitaire a conduit à un exode temporaire de talents vers d'autres secteurs moins touchés par les confinements et les réductions d'activités.

Ensuite, la concurrence accrue entre les entreprises, notamment dans le secteur des technologies numériques, a intensifié la guerre des talents, certains professionnels préférant se tourner vers des industries offrant des opportunités de carrière plus rapides ou des conditions de travail plus flexibles.

Pour faire face à cette pénurie, plusieurs initiatives ont été lancées aux niveaux national et régional pour renforcer la formation et l'apprentissage dans les métiers de l'aéronautique.

Airbus a par exemple intensifié ses partenariats avec des écoles d'ingénieurs et des universités, en lançant des programmes de formation spécifiques pour préparer la nouvelle génération aux exigences du secteur. Des centres de formation spécialisés ont également vu le jour pour accélérer la montée en compétences des techniciens et opérateurs. Ces efforts visent à combler le fossé entre l'offre et la demande de main-d'œuvre qualifiée, tout en assurant la transition vers les technologies numériques et durables qui définissent l'avenir de l'aéronautique.

Les difficultés de recrutement de la filière aéronautique en Pays de la Loire

La filière aéronautique en Pays de la Loire fait face à des difficultés de recrutement qui ont été largement partagées avec le rapporteur pour avis. Les métiers de la production, comme les techniciens en maintenance aéronautique, les soudeurs, les chaudronniers et les opérateurs d'usinage, sont particulièrement touchés. Malgré les efforts pour promouvoir les carrières dans l'aéronautique, les candidats potentiels sont parfois réticents en raison de l'image perçue d'un secteur exigeant et des craintes concernant la stabilité de l'emploi liée aux fluctuations du marché aérien mondial. Pour répondre à ces difficultés, les entreprises de la région – dont Airbus Atlantic, la société Rabas et le groupe IDEA – rencontrées par le rapporteur pour avis, misent sur l'apprentissage mais aussi, de plus en plus, sur les reconversions professionnelles. Ainsi, ces entreprises collaborent avec les centres de formation de la région pour adapter les cursus aux besoins du secteur et incitent les personnes en reconversion ou éloignées de l'emploi à rejoindre la filière, opérant à cet égard un important rôle social.

Cependant, ces mesures ne sont pas toujours suffisantes pour répondre à l'urgence des besoins actuels. Il est probable que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée persiste encore pendant plusieurs années, freinant ainsi la capacité des entreprises aéronautiques à répondre pleinement aux commandes en temps voulu. Ce défi s'inscrit également dans un contexte de décarbonation de l'industrie, où les compétences requises pour développer des technologies d'aviation plus propres deviennent de plus en plus complexes et spécialisées.

2. Un accompagnement des pouvoirs publics qui doit être affiné pour renforcer la résilience du secteur

a. Renforcer les investissements publics dans l'innovation et la recherche

Les investissements publics dans l'innovation et la R&D sont essentiels pour garantir la compétitivité de la filière aéronautique à long terme. Le crédit d'impôt recherche (CIR) pourrait être ajusté pour mieux répondre aux besoins spécifiques de cette industrie. En ciblant davantage les technologies de pointe – telles que l'automatisation des processus ou l'intelligence artificielle –, il serait possible d'inciter les entreprises, notamment les sous-traitants, à moderniser leurs processus de fabrication. Cette modernisation permettrait non seulement d'améliorer leur compétitivité mais également de réduire les tensions sur la chaîne d'approvisionnement. Par ailleurs, soutenir les sous-traitants dans leurs efforts d'innovation favoriserait l'émergence d'un tissu industriel plus robuste et résilient.

Cet ajustement du CIR pourrait se faire à enveloppe budgétaire constante en réduisant, à proportion, le crédit d'impôt destiné à des dépenses moins favorables à l'environnement. Cette idée du « verdissement » du CIR a notamment été défendue par le Conseil des prélèvements obligatoires dans un rapport présenté en février 2022 ⁽¹⁾.

b. Faciliter l'accès au financement pour les PME

L'accès au financement constitue un obstacle majeur pour les PME de la filière aéronautique. Afin de pallier cette difficulté, la création de fonds spécifiques ou de prêts à taux réduits, destinés à soutenir la modernisation des chaînes de production, serait une mesure efficace. Ce financement pourrait être orienté vers des initiatives visant à renforcer la durabilité de la production en étant conditionné à l'intégration de technologies propres ou de pratiques de production écologiques, contribuant ainsi à la transformation environnementale du secteur.

c. Encourager la formation professionnelle et l'apprentissage

La formation professionnelle et l'apprentissage sont des leviers cruciaux pour préparer les travailleurs aux évolutions technologiques de la filière aéronautique. Il revient aux politiques publiques d'encourager la reconversion professionnelle, notamment pour des personnes ayant perdu leur emploi dans un secteur en déclin. La création de passerelles vers les métiers de l'aéronautique permettrait de répondre aux besoins croissant en compétences spécifiques, tout en offrant de nouvelles opportunités d'emploi.

(1) Conseil des prélèvements obligatoires, Redistribution, innovation, lutte contre le changement climatique : trois enjeux fiscaux majeurs en sortie de crise sanitaire, février 2022.

Un exemple de partenariat public-privé réussi : la Fab'Academy de Saint-Nazaire

L'UIMM IDfab de Saint-Nazaire, connue sous le nom de Fab'Academy, est un centre de formation spécialisé dans l'industrie, notamment maritime et aéronautique. Il fait partie du pôle formation de l'Union des industries et des métiers de la métallurgie (UIMM) en Pays de la Loire et propose une gamme de formations en alternance et en formation continue, allant du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) au Bac +5, au sein d'un centre de 14 000 mètres carrés. Les programmes couvrent divers métiers industriels, y compris la maintenance aéronautique, les matériaux composites, l'usinage et la logistique industrielle.

En partenariat avec des entreprises comme Airbus ou Chantiers de l'Atlantique, elle co-construit des programmes de formation adaptés aux exigences du marché du travail, garantissant ainsi l'employabilité directe de ses diplômés. Ce lien direct avec le tissu industriel local et la souplesse de fonctionnement de cette structure privée est particulièrement apprécié des acteurs locaux.

La région Pays de la Loire s'est fortement impliquée dans ce projet qu'elle a financé à hauteur de 5 millions d'euros, le reste étant apporté par l'UIMM.

d. Renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement

Les récentes crises, qu'elles soient sanitaires ou géopolitiques, ont mis en lumière la fragilité de certaines chaînes d'approvisionnement. Pour y remédier, il est pertinent de promouvoir la relocalisation de certaines activités de production en Europe ou dans son environnement immédiat, en facilitant administrativement le développement au niveau local.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Au cours de sa réunion du mercredi 30 octobre 2024, la commission examine le présent avis budgétaire.

Mme Laetitia Saint-Paul, présidente. Les moyens de la mission *Économie* dans le projet de loi de finances pour 2025 se chiffrent à environ 3,9 milliards d'euros, en baisse de 9,3 %.

Notre rapporteur pour avis a choisi de consacrer la partie thématique de ses travaux aux défis rencontrés par la filière aéronautique. L'aéronautique civile et militaire dégage les excédents les plus importants de la balance commerciale française avec un résultat net supérieur à 23 milliards d'euros ces dernières années, plaçant la France au rang de deuxième exportateur mondial avec 22 % du marché mondial, derrière les États-Unis, avec 35 %. Contrairement à des secteurs comme l'agroalimentaire ou l'automobile, notre pays a même vu sa part de marché augmenter de 8 points en dix ans.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Les crédits du commerce extérieur visent à consolider la position de la France sur les marchés internationaux et à soutenir nos entreprises dans un environnement mondial de plus en plus complexe et tendu.

En 2023, les échanges commerciaux, qui représentent environ 30 milliards d'euros, ont diminué au total de 3 % par rapport à l'année précédente. Si le commerce des services a progressé de 8 %, grâce à une forte reprise du tourisme, celui des biens a diminué de 5 % en raison notamment du maintien de l'inflation à un niveau élevé, de la hausse des taux d'intérêt et des tensions géopolitiques, en particulier le conflit en Ukraine. Ces éléments ont entraîné une demande réduite, en particulier dans les économies développées, et ont également affecté les échanges en Asie de l'Est et en Amérique latine.

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) et le Fonds monétaire international (FMI) prévoient une reprise du commerce mondial en 2024. Le commerce des marchandises, qui n'a crû que de 0,8 % en 2023, devrait croître de 2,6 à 3,3 %. Cette reprise devrait être soutenue par une baisse de l'inflation et des taux d'intérêt et une augmentation de l'activité économique.

En 2023, le déficit commercial de la France est passé sous la barre des 100 milliards d'euros, se plaçant à 99,3 milliards contre 162,7 milliards en 2022, grâce à une baisse des importations d'environ 7 % et à une légère hausse des exportations d'environ 1,5 %. En revanche, le déficit énergétique, à 68,7 milliards, continue de peser et représente 69 % du déficit global.

Au cours du premier trimestre de 2024, le déficit commercial s'est encore réduit, atteignant 17,6 milliards d'euros, soit une amélioration de 2,7 milliards par rapport au trimestre précédent. Ce résultat s'explique par une réduction continue des

importations, notamment dans le secteur énergétique, ainsi que par une légère augmentation des exportations, particulièrement dans les secteurs des produits chimiques et cosmétiques. Toutefois, le déficit reste encore supérieur au niveau enregistré en 2019, avant la crise du Covid.

Au premier semestre 2024, la France comptait 149 600 entreprises exportatrices, soit une augmentation de 3 200 entreprises par rapport au premier semestre 2023. Cette augmentation traduit un regain d'intérêt des entreprises françaises pour les marchés étrangers, malgré un environnement économique global marqué par des incertitudes géopolitiques et économiques. Les principaux groupes français ne constituent que 3 % de ce total mais concentrent 53 % des exportations françaises, alors que les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) représentent 79 % des entreprises exportatrices mais seulement 23 % des montants exportés.

Le député toulousain que je suis a choisi pour thème de son rapport la filière aéronautique, qui constitue le premier poste de notre commerce extérieur. Grâce à la reprise du transport aérien mondial, ses exportations ont progressé de 16,7 % pour atteindre 55,9 milliards d'euros. L'excédent du secteur aéronautique s'établit ainsi à environ 31 milliards, en hausse de 5,8 milliards par rapport à 2022. Ce niveau très élevé reste néanmoins inférieur à la période d'avant le Covid. Le poids de l'aéronautique dans les exportations françaises a légèrement augmenté, passant de 8,2 % en 2022 à 9,4 % en 2023. La filière aéronautique française est donc un moteur essentiel de la croissance économique.

La reprise spectaculaire du trafic aérien international, en hausse de 37 % en 2023, a ravivé la demande et a permis à Airbus de consolider sa *pole position*. Le constructeur européen a enregistré 2 094 commandes nettes d'avions commerciaux en 2023, soit une augmentation de 155 % par rapport à l'année précédente, avec 820 avions. Ce carnet de commandes exceptionnel assure près de dix années de production à Airbus et à ses sous-traitants, offrant ainsi une stabilité et une visibilité à long terme pour l'ensemble de notre filière aéronautique et ses 200 000 emplois, directs et induits.

De manière un peu paradoxale, ces commandes massives, bien qu'essentielles pour la croissance et les emplois de la filière, posent plusieurs défis structurels et opérationnels touchant l'ensemble de la chaîne de production. Parmi les difficultés rencontrées figurent les tensions croissantes sur les approvisionnements, la nécessaire réorganisation des sous-traitants et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Ces facteurs risquent de ralentir la montée en cadence de la production, voire de compromettre la capacité de nos entreprises à répondre dans les délais aux attentes de leurs clients.

Pour mieux appréhender ces défis, je me suis rendu chez Airbus Atlantic à Saint-Nazaire, succursale qui est directement concernée par les enjeux pesant sur la filière aéronautique. Les difficultés de Boeing, à première vue bénéfiques pour le constructeur européen, ne sont pas une bonne nouvelle, les deux avionneurs

partageant des fournisseurs de composants et de matériaux. Les perturbations chez Boeing affectent la santé financière de ses fournisseurs et, indirectement, la chaîne d’approvisionnement d’Airbus. À plus long terme, c’est l’incitation à l’innovation qui pourrait être touchée.

Un autre obstacle à la montée en cadence est la pénurie de main-d’œuvre qualifiée. Pour que la filière conserve son premier rang et continue à rééquilibrer la balance commerciale, le soutien des pouvoirs publics doit être constant et prendre plusieurs formes : le renforcement des investissements publics dans la recherche ; la facilitation de l’accès au financement pour les sous-traitants ; l’encouragement fort à la formation professionnelle et à l’apprentissage.

En conclusion, je vous invite à adopter les crédits du commerce extérieur et de la diplomatie économique de la mission *Économie*.

Mme Laetitia Saint-Paul, présidente. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Pascale Got (SOC). Regrettant les réductions de crédits alloués à plusieurs opérateurs, nous proposerons de rehausser le financement de Business France au niveau de 2024 car la baisse prévue de 10 millions d’euros n’envoie pas un bon signal pour l’accompagnement à l’export des très petites entreprises (TPE) et des ETI. Concernant l’Association française de normalisation (Afnor), nous défendrons également un amendement visant à rétablir les crédits à leur niveau de 2024. Enfin, la baisse du financement de la Banque publique d’investissement (BPIFrance) empêchera celle-ci d’aider les PME à s’implanter dans des régions plus risquées mais stratégiques pour notre économie.

Nous proposons de créer une mission d’information visant à identifier les réels bénéficiaires du plan *Osez l’export*, et à en mesurer l’ampleur.

Le rapprochement de Business France et d’Atout France annoncé par le premier ministre a pris de court les professionnels du tourisme et provoque l’inquiétude. Nous proposons un amendement visant à annuler la réduction de 32 ETP au détriment d’Atout France.

En conclusion, les réductions budgétaires fragilisent notre soutien au commerce extérieur et à la diplomatie économique. Il importe de renforcer, et non de diminuer, les moyens accordés aux acteurs stratégiques afin d’assurer le rayonnement de notre économie à l’international.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Je vous répondrai sur le rapprochement Business France-Atout France et sur l’Afnor quand nous examinerons vos amendements.

Concernant le plan *Osez l’export*, je partage assez votre avis. Le dispositif de volontariat international en entreprise (VIE), qui concerne 1 239 entreprises et 7 645 personnes, fonctionne bien. De même, la prise en charge du coût de la location

d'un stand lors de foires et de salons est passée de 17 % à 30 %. Je suis d'accord pour que l'on évalue la pertinence et l'efficacité de ce plan – on ne m'a pas dit ce qui fonctionne moins bien.

Mme Clémentine Autain (EcoS). Vous avez choisi de consacrer votre rapport thématique à l'aéronautique sans jamais évoquer le réchauffement climatique, sur lequel ce secteur a un impact considérable. Nous ne partageons pas votre vision de l'économie qui n'envisage son développement que sous l'angle de la dérégulation généralisée. Nous pensons, au contraire, qu'il faut partir des besoins de la population et que les échanges commerciaux doivent prendre en considération l'impératif écologique.

Si le déficit commercial est en résorption, cela tient surtout à la performance des grandes entreprises : 3 % des entreprises concentrent 53 % des exportations françaises, alors que les PME, qui constituent 79 % des entreprises exportatrices, n'en représentent que 23 %. Il est important que notre tissu de TPE-PME profite des échanges dans une logique de relocalisation de l'économie. Le commerce est nécessaire, pas le grand déménagement du monde.

Alors que tout cela est assez complexe à gérer, nous manquons d'outils adaptés. Les crédits de Business France passent de 4,8 millions à 3,8 millions d'euros – encore faudrait-il savoir ce que fait cet opérateur. Les termes de « subvention pour charges de service public » montrent déjà que quelque chose ne tourne pas rond : le business ne peut pas être un objectif en soi. Il faudrait redéfinir entièrement le concept de commerce extérieur, en prenant en considération la lutte indispensable contre le réchauffement climatique.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Je ne fais qu'émettre un avis sur un document que je n'ai pas moi-même rédigé. Si le PLF n'évoque pas les questions que vous avez soulevées, ce n'est pas de mon fait.

Par ailleurs, en tant que membre de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), j'ai présenté en mai 2024 un rapport sur la décarbonation du secteur de l'aéronautique, autrement dit sur l'avion vert. Ce sujet me préoccupe mais il ne s'inscrit pas dans le cadre de cet avis budgétaire. Le trafic mondial aérien, selon le consensus scientifique, pèse pour environ 3 % dans les émissions de gaz à effet de serre. Chaque nouveau programme d'avion apporte un gain de consommation d'environ 30 %. Il faut donc favoriser la production de nouveaux avions plus sobres, qui permettront de renouveler la flotte et de moins polluer.

Mme Maud Petit (Dem). À l'exception de l'action 02, *Développement international de l'économie française*, du programme 305, *Stratégies économiques*, en hausse de 1,29 %, les moyens budgétaires alloués au commerce extérieur subissent une baisse. Cela touche aussi bien Business France et Atout France que le fonds d'études et d'aide au secteur privé.

La note de conjoncture du 10 octobre 2024 de l'INSEE montre que le moteur de l'économie n'est ni la consommation des ménages, ni l'investissement des entreprises, mais bien le commerce extérieur, qui contribue pour 1,3 point à la croissance du produit intérieur brut (PIB). Si le commerce extérieur se porte relativement mieux ces derniers mois, c'est en partie grâce au travail accompli par Business France et aux subventions stables qui lui ont été allouées dans le programme 134, *Développement des entreprises et régulations*, conformément au contrat d'objectifs et de moyens 2023-2026.

Cette année, cette subvention sera revue à la baisse de 10 %. S'il est compréhensible que la mission *Économie* prenne sa part dans la restriction des dépenses publiques, celle-ci est tout de même importante, même si c'est surtout de stabilité et de visibilité qu'a besoin Business France pour assumer ses missions de service public. Est-il possible de savoir si la baisse des crédits aura des répercussions sur le commerce extérieur ?

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Compte tenu de la baisse, le montant de la subvention de Business France reste tout de même supérieur à celui de 2022, la hausse de 2023 étant exceptionnelle. Si l'on considère, comme c'est mon cas et le vôtre, que cet opérateur s'acquitte pleinement de ses missions, on peut en effet s'interroger sur la volonté de le doter de ressources suffisantes. Nous y reviendrons lorsque nous examinerons l'amendement relatif à l'hypothèse d'un rapprochement avec Atout France.

Mme Sylvie Josserand (RN). Permettez-moi de ne pas partager votre optimisme. Certes, l'année 2023 fut meilleure que 2022 mais cette dernière, avec un déficit commercial de 163 milliards d'euros, fut la pire année de l'histoire économique récente. Avec 100 milliards, 2023 occupe donc la deuxième place sur la triste échelle des records les plus calamiteux.

Depuis le début des années 2000, le solde négatif constant de la balance commerciale des biens semble n'émouvoir personne. Cette situation est la conséquence de choix politiques suicidaires qui ont conduit à la désindustrialisation du pays, avec à sa suite des emplois perdus, des compétences sacrifiées et des outils de production détruits. Nous sommes devenus un pays de services, vulnérable à la moindre secousse géopolitique. Nous n'exportons plus et l'amélioration légère de notre balance est le fait de la baisse de nos importations, preuve que cela ne va pas très bien.

L'excuse du Covid ne peut être perpétuellement avancée. En 2023, l'Allemagne a enregistré un excédent commercial de 210 milliards d'euros. La réussite de la filière aéronautique ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. Si la facture énergétique pèse sur les entreprises françaises et affecte leur compétitivité à l'export, nous regrettons que la mission *Économie* ne s'attache pas à donner la priorité à leurs intérêts.

Les propositions du PLF ne semblent pas à la hauteur des enjeux et ne sont porteuses d'aucune rupture concrète avec les politiques antérieures. Dans ces conditions, nous voterons contre ces crédits.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Les chiffres sont en effet implacables. Nous venons enfin de passer sous la barre symbolique des 100 milliards d'euros de déficit, après avoir crevé le plafond. La lourdeur de la facture énergétique en est l'une des explications objectives. D'autres pays font mieux que nous, c'est possible, mais d'autres aussi font moins bien.

J'ai insisté sur le rôle du secteur aéronautique, qui est le premier poste à l'export, et sur les menaces qui planent sur lui. Quant à la souveraineté industrielle, nous y sommes tous sensibles. Il faut être très vigilants parce que les résultats sont assez fragiles, dans un environnement complexe à tous points de vue, géopolitique comme normatif.

Mme Amélia Lakrafi (EPR). Vous mettez en garde contre la diminution du nombre d'ETP subie par le réseau international de la direction générale du Trésor (DG Trésor), contre laquelle j'ai moi-même eu diverses occasions de protester. Cependant, depuis plus d'une dizaine d'années, le réseau opérationnel à l'étranger est bien celui de Business France, présent dans cinquante-trois pays, qui propose une large gamme de programmes, d'événements, de salons, et gère le dispositif VIE, si important pour les entreprises et les jeunes diplômés.

Je ne suis pas partisane d'une gestion exclusive de notre programme d'animation commerciale à l'étranger par Business France. Lorsque j'étais rapporteure pour avis sur les crédits du commerce extérieur, j'avais indiqué qu'il devait laisser une place aux acteurs du privé – opérateurs spécialisés du commerce international (OSCI), clubs d'affaires et chambres de commerce et d'industrie (CCI) à l'étranger. Toutefois, je ne suis pas favorable à la baisse de 11 millions de ses crédits, qui me semble bien trop importante. Il me paraît en effet essentiel de préserver son réseau à l'étranger, ainsi que les services en charge du VIE.

Cette baisse des crédits a-t-elle été évoquée lors de vos auditions préparatoires ? Comment était-elle justifiée par vos interlocuteurs ?

Par ailleurs, le premier ministre a avancé l'idée d'un rapprochement entre Business France et Atout France. Comment pourrait-il être opéré compte tenu des statuts très différents de ces deux organismes et dans un contexte budgétaire désormais très contraint pour Business France ?

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Nous aurions aimé auditionner le directeur général de Business France mais il occupe désormais d'autres fonctions, et d'autres acteurs, mais nous n'en avons pas eu le temps. Je partage votre inquiétude pour l'avenir.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Votre rapport rejoint la plupart des études réalisées sur la politique de commerce extérieur menée par la France depuis

plus de vingt ans. En octobre 2022, un rapport de la Cour des comptes a ainsi souligné l'insuffisante performance de cette politique, impuissante à équilibrer la balance commerciale et incapable d'endiguer sa dégradation.

Menée sans discontinuer depuis les années 2000, cette politique combine deux tares originelles. L'une est la désindustrialisation, qui est le résultat des choix du capitalisme français et qui a réduit la part de l'industrie dans le PIB à moins de 14 %. L'autre est une politique d'export menée par les gouvernements libéraux ou moyennement socio-libéraux qui se sont succédés depuis 2002, consistant à créer des aides publiques plus coûteuses les unes que les autres – appui aux grands contrats, crédit d'impôt prospection, crédit d'impôt recherche, baisse des impôts de production. La stratégie de Roubaix de 2018, qui prétendait simplifier en déléguant à des opérateurs privés comme Business France, n'a pas permis de mettre fin à la multiplicité des acteurs et aux difficultés rencontrées. Aux services du ministère – DG mondialisation, DG des douanes et droits indirects, DG Trésor – s'ajoutent des opérateurs privés dont le travail est d'une qualité variable selon les pays. Pour deux ou trois exemples qui fonctionnent bien, combien d'échecs ?

Le problème, c'est que nous n'avons pas de stratégie de développement du commerce extérieur. On pourrait la fonder sur des indicateurs, des zones géographiques, des filières. Vous avez cité la filière aéronautique, qui est particulièrement soutenue, mais d'autres méritent d'être développées, comme celle du reconditionnement et de la récupération. Vous savez comme moi que, pour aider une filière, il faut de la formation professionnelle et de l'investissement de l'État. Je ne suis pas certaine que l'opérateur Business France soit le mieux placé pour faire de la diplomatie économique.

Votre vision est un peu optimiste à mon goût. La dégradation du commerce extérieur ne s'arrêtera pas tant qu'on ne changera pas de politique. Nous devons confier la diplomatie économique aux agents d'État qui savaient la faire. Il est malheureux que tout cela ait été détruit : il faut désormais tout reconstruire.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Je ne peux que partager le constat que vous faites de la lente et tendancielle désindustrialisation de notre pays. Je suis d'accord avec vous, les grands groupes trustent l'essentiel des dispositifs d'aide à l'export. Un effort tout particulier a été entamé avec le plan *Osez l'export* mais il faut davantage le pousser en faveur des ETI et des PME, qui se sentent parfois un peu désemparées devant la complexité de certains dispositifs.

Je ne connais pas bien la filière du reconditionnement mais il est vrai qu'il faut sortir de certains dogmes. Sans prêcher pour un désengagement du secteur aérien, je pense que nous aurions tout intérêt à soutenir un peu plus certaines filières d'avenir à l'export.

Mme Laetitia Saint-Paul, présidente. Nous en venons à présent aux interventions et aux questions posées à titre individuel.

M. Frédéric Petit (Dem). Business France, avec 1 500 agents à Bercy, et Atout France, avec 320 personnes également à Bercy, sont présents dans soixante pays. Le regroupement de ces deux opérateurs est déjà fait en Europe : les postes sont communs et un seul agent part exercer les deux missions.

Par ailleurs, les chambres de commerce à l'international sont des organismes contributifs, qui ne coûtent rien au budget français. Le poste de conseiller du commerce extérieur est en effet bénévole ; il faut même payer 800 euros de sa poche pour être nommé.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Je n'ai rien à ajouter.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Le crédit d'impôt recherche (CIR), qui a coûté 1 milliard d'euros en 2023, n'a pas d'impact sur les exportations selon la Commission nationale d'évaluation des politiques d'innovation dans un rapport paru en 2021. Avez-vous interrogé vos interlocuteurs sur la possibilité de conditionner le CIR aux fins de soutenir le développement des filières à l'export ?

Ne croyez-vous pas que l'accompagnement des ETI et des PME devrait se faire sur la durée ? Participer une fois à un salon ne sert à rien ; en revanche, être soutenu sur la durée, cela peut permettre de devenir un grand exportateur.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Nous n'avons malheureusement pas pu, compte tenu des délais qui nous étaient impartis, organiser toutes les auditions que nous souhaitions. Je ne peux donc répondre à votre question sur le CIR.

Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de fournir un effort supplémentaire pour accompagner de manière plus pérenne les ETI et les PME car les grands groupes captent l'essentiel du dispositif grâce à leurs services dédiés à l'export.

Mme Amélia Lakrafi (EPR). Nous avons bien une stratégie export : la Team France Export (TFE), qui date de 2019 et est effective depuis 2020. Sur le terrain, on voit que cela fonctionne. Conseillers du commerce extérieur de la France, clubs d'affaires, conseils économiques travaillent en commun et se montrent plutôt efficaces – certes, plus ou moins selon les pays, mais l'initiative est très récente et il faut la laisser se poursuivre.

Quant au CIR, il représente 7 milliards d'euros, et non pas 1 milliard. De plus, il n'est pas destiné à soutenir l'export.

Mme Laetitia Saint-Paul, présidente. Nos exportations sont-elles toujours portées, en valeur, par l'aéronautique et, en volume, par l'agroalimentaire ? Est-ce encore une tendance lourde pour la décennie à venir ?

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. La première place est occupée par le secteur aéronautique ; la deuxième, par les parfums et

cosmétiques ; la troisième par l'agroalimentaire. Certains signes indiquent que les difficultés du secteur agroalimentaire vont perdurer.

*

Article 42 et état B : Crédits du budget général

Amendement II-AE63 de Mme Sylvie Josserand

Mme Sylvie Josserand (RN). La Compagnie française des expositions (Cofrex), dont le seul actionnaire est l'État et qui est présidée par l'ancien député La République en marche Jacques Maire, a reçu 9,2 millions d'euros en 2023 et 2024 pour organiser l'Exposition universelle d'Osaka en 2025. Le PLF pour 2025 prévoit une nouvelle subvention de 2,74 millions, ce qui porterait le total à 12 millions. À titre de comparaison, la participation à l'Exposition universelle de Dubaï en 2020 s'était élevée à 6 millions, répartis sur la période 2018-2021. Dans un contexte de nécessaire rationalisation des dépenses publiques, une réduction du financement de 740 000 euros serait un compromis raisonnable.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. L'Allemagne consacrera près de 50 millions à l'Exposition universelle d'Osaka, soit cinq fois plus que la France. Cela contribuerait-il aux meilleurs résultats de l'Allemagne en matière de commerce extérieur ? On peut se poser la question.

Du reste, un effort de réduction est déjà consenti, puisque la contribution prévue en 2025 est inférieure à celle de 2024. Il ne serait pas raisonnable d'aller au-delà : cela nuirait à la promotion de nos entreprises et de notre pays dans un événement international majeur.

Avis défavorable.

M. Frédéric Petit (Dem). Le coût d'une exposition est pris en charge essentiellement par des cofinancements, pas par de l'argent public. Par ailleurs, Jacques Maire a certes été député mais, une fois son mandat terminé, il est retourné au métier qu'il a exercé pendant des décennies dans la diplomatie économique.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-AE66 de Mme Pascale Got

Mme Pascale Got (SOC). En cette période de concurrence exacerbée avec la Chine et les États-Unis, il est nécessaire de soutenir nos entreprises dans la modernisation de leurs outils et dans la recherche de nouveaux marchés. Nous proposons de revenir sur la baisse des crédits de Business France et de les rétablir à leur niveau de 2024.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Avis défavorable car il ne s'agit que d'un retour à la normale. Le budget prévu reste supérieur d'environ 6 millions d'euros à celui de 2022.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Le groupe La France insoumise se prononcera contre cet amendement car Business France n'incarne pas, à ses yeux, la diplomatie économique, contrairement à la DG mondialisation, dont c'était le métier. Celle-ci a été déshabillée au profit d'un opérateur privé qui ne sait faire que du business. Selon les acteurs de l'export que j'ai pu auditionner, cela fonctionne mal ; il n'y a pas de synergies, pas de cohérence et tout dépend de la volonté des gens sur place. Nous sommes favorables au retour à la situation antérieure.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-AE65 de Mme Pascale Got

Mme Pascale Got (SOC). La suppression de la subvention à l'Afnor constitue une erreur majeure, la bataille de la normalisation au niveau international étant stratégique pour nos acteurs économiques, en particulier industriels. Il est proposé de rétablir ces crédits à leur hauteur de 2024.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Nous avons retrouvé une partie des 6 millions d'euros en question : 2 millions sont inscrits à l'action 23 du programme 134, au titre des dépenses de normalisation et de contrôle. Par ailleurs, il faut se souvenir que l'Afnor se finance principalement par ses activités commerciales.

Avis plutôt défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-AE67 de Mme Pascale Got

Mme Pascale Got (SOC). Les Jeux olympiques ont offert à la France une véritable vitrine touristique. Il faut prolonger la dynamique ainsi créée et l'élargir. De nombreux partenariats existent entre des collectivités territoriales et Atout France, qui permettent de renforcer la visibilité de nos régions. Il convient donc d'annuler la réduction de 32 ETP chez cet opérateur.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Je suis un peu embêté du fait du projet de rapprochement avec Business France. Il faudra rester attentifs à ce qu'il n'altère pas la qualité du service. Avis de sagesse.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-AE62 de Mme Sylvie Josserand

Mme Sylvie Josserand (RN). Cet amendement vise à supprimer les crédits alloués à quatre entités dont l'objet est la promotion de l'économie dérégulée prônée par l'Union européenne.

L'association Bruegel est un *think tank* dont le siège est à Bruxelles et dont les publications et le site internet sont exclusivement rédigés en langue anglaise ; un

financement par le contribuable français est-il opportun ? Présentée comme indépendante, cette association compte parmi ses fondateurs M. Jean Pisani-Ferry, l'économiste qui a supervisé le programme d'Emmanuel Macron en 2017. Elle a été présidée jusqu'à une période récente par M. Jean-Claude Trichet.

L'association Europe-Finances-Régulations se décrit comme « *un think tank visant à élaborer des propositions sur les évolutions de la régulation et de l'organisation des marchés financiers pour faire valoir au niveau national, européen ou international, les vues de "l'Europe à 27"* ». Elle est présidée par Mme Pervenche Berès, députée européenne de 1994 à 2019.

Au regard de la situation financière préoccupante de notre pays, le financement de telles entités apparaît totalement contraire à l'objectif de maîtrise des finances publiques.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. Le montant des contributions à ces quatre entités est déjà réduit de 75 % par rapport à 2024, ce qui représente un effort non négligeable. Par ailleurs, de nombreux chercheurs français travaillent dans ces institutions, qui participent au rayonnement intellectuel de notre pays. Je ne connais pas intimement tous les instituts que vous avez évoqués mais vous avez, par exemple, omis de préciser que le président honoraire de l'association Bruegel est Mario Monti. En revanche, je connais bien l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE) et, comme d'autres ici, je suis assez sensible à ses analyses. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-AE64 de Mme Pascale Got

Mme Pascale Got (SOC). Je propose de rétablir à leur niveau de 2024 les crédits destinés au développement de l'économie sociale et solidaire (ESS), un secteur moteur dans l'innovation sociale et territoriale, qui facilite la création d'emplois locaux durables et permet de lutter contre les inégalités. Ce modèle a fait la preuve de son efficacité sur tout le territoire, à travers des dispositifs de soutien aux entreprises sociales et de financement participatif, en France comme à l'étranger. Réduire ses moyens fragiliserait cette dynamique positive en faveur de la résilience économique, de l'inclusion sociale et de la transition écologique.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. L'ESS mérite toute notre attention. Ses résultats à l'export restent toutefois marginaux. Le secteur bénéficie déjà, dans le programme 134, de 16,8 millions d'euros en crédits de paiement et de 15,6 millions en autorisations d'engagement, ce qui, pour le seul segment de l'exportation, me semble non négligeable.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Je ne suis pas d'accord avec vous. L'ESS serait l'acteur territorial le plus efficace pour développer, par exemple, la filière du reconditionnement de produits numériques, une filière d'avenir, écologique et sociale. L'ESS est une économie d'avenir, grande pourvoyeuse

d'emplois, à la forte vocation écologique et porteuse de valeurs de solidarité internationale. L'inciter à se tourner vers l'export aurait tout son sens.

Je sais bien que vous ne faites pas la politique du Gouvernement en la matière mais peut-être pourriez-vous réviser votre jugement personnel.

M. Jean-François Portarrieu, rapporteur pour avis. L'amendement prévoit un transfert de crédits du programme *Développement des entreprises et régulations* vers le programme *Stratégies économiques*, quand vous prônez une hausse des crédits consacrés à l'ESS. Je suis tenu d'émettre un avis sur l'amendement déposé par notre collègue.

La commission rejette l'amendement.

Puis, la commission émet un avis défavorable à l'adoption des crédits de la mission Économie relatifs au commerce extérieur et à la diplomatie économique.

ANNEXE :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES
PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS

À Paris

- **Direction générale du Trésor** : Mme Magali Cesana, cheffe du service des affaires bilatérales, de l'internationalisation des entreprises et de l'attractivité.

À Montoir-de-Bretagne

- **Airbus** :
 - Mme Nathalie Donnard, directrice des affaires civiles France ;
 - M. Olivier Masseret, directeur des relations institutionnelles France.
- **Airbus Atlantique** :
 - M. Stéphane Campion, directeur du site et membre du comité exécutif ;
 - M. Yves-Olivier Lenormand, responsable des relations institutionnelles ;
- **Groupe Sofira** : M. Stéphane Guillotin, directeur général ;
- **Groupe IDEA** : M. Nicolas Derouault, directeur général ;
- **DREETS Pays de la Loire** : M. Amine Bensidir, référent aéronautique.

À Saint-Nazaire

- **Fab Academy (UIMM)** :
 - M. Richard Simon, directeur général ;
 - M. Raphaël Genevois, directeur du centre de Saint-Nazaire.