



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 30287	De <b>M. Jean-François Portarrieu</b> ( La République en Marche - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > Situation de la filière aéronautique française	<b>Analyse</b> > Situation de la filière aéronautique française.
Question publiée au JO le : <b>09/06/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/03/2021</b> page : <b>2136</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

M. Jean-François Portarrieu attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation de la filière aéronautique française et d'Airbus plus particulièrement. En effet, Airbus, comme l'ensemble de la filière aéronautique, est impacté très profondément par la crise liée au covid-19. À la crise sanitaire a succédé instantanément pour le groupe européen une crise d'ordre économique, commercial, industriel et désormais social, avec de fortes inquiétudes sur l'emploi et de réelles menaces sur les entreprises et les effectifs de tout l'écosystème industriel. La baisse annoncée des cadences de production va avoir des répercussions majeures pour les chaînes d'assemblage toulousaines de l'A320, A330 et A350. Et avec l'arrêt récent du programme A380, la situation s'avère très préoccupante pour l'ensemble de la filière. Et ce d'autant que, en plus de la crise actuelle, l'arrivée sur le marché de l'A321 XLR bouleverse le carnet de commande des avions long courrier A330 et A350. Les spécialistes estiment en effet que ce nouveau monocouloir à long rayon d'action pourrait supplanter ses concurrents à l'extérieur mais également à l'intérieur du groupe ! C'est la raison pour laquelle, anticipant ces évolutions, la direction et les organisations syndicales ont négocié et signé, en janvier 2020, un accord de compétitivité en vue de l'implantation d'une chaîne d'assemblage A321, en lieu et place de la chaîne A380 sur le site toulousain Jean-Luc Lagardère. Cette décision stratégique, même si elle fait l'objet d'un décalage dans sa mise en œuvre en raison d'un contexte inédit, mérite absolument d'être confirmée. En l'absence d'une garantie définitive, l'écosystème toulousain pourrait perdre le caractère diversifié de ses activités qui lui permet aujourd'hui, en fonction des évolutions de cadence de ses programmes, de garantir l'emploi à long terme et l'activité pour des centaines d'entreprises. C'est aussi l'assurance de renforcer la souveraineté industrielle française dans un secteur clé pour la croissance du pays et l'avenir de l'Europe. Dans ce cadre, il souhaiterait connaître sa position à ce sujet et savoir comment l'État peut accompagner et soutenir la filière.

### Texte de la réponse

L'industrie aéronautique traverse aujourd'hui la crise la plus grave de son histoire, du fait de la chute brutale du trafic aérien en 2020 et d'une reprise qui s'annonce progressive sur plusieurs années. La France, grande puissance aéronautique mondiale, qui dispose sur son territoire de constructeurs et équipementiers maîtrisant l'ensemble des compétences nécessaires à la définition et à la construction d'un aéronef, est particulièrement touchée par cette crise. Certaines régions, très tournées vers cette industrie comme l'Occitanie, sont particulièrement impactées. Le Gouvernement, en coordination avec le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) et l'ensemble des industriels de la filière, a élaboré un plan de soutien à l'aéronautique, à la mesure du poids de cette

industrie en France. Ce plan, présenté le 9 juin dernier, poursuit trois grands axes pour produire les avions et les hélicoptères propres de demain et ainsi permettre à la France de rester une nation leader de l'aéronautique dans le monde. Le premier axe vise à soutenir l'emploi pour assurer la survie des entreprises à court terme, protéger l'emploi à plus long terme mais également préserver les compétences de la filière. Sur ce point, les mesures générales mises en place dès le mois de mars continueront à pouvoir être utilisées. Par ailleurs, le soutien à l'emploi passe aussi par le soutien à la demande. Le plan prévoit de renforcer le soutien financier public à l'export pour limiter les annulations et reports de commandes d'avions, et d'alimenter de manière concrète et immédiate le plan de charge de la filière par des commandes publiques anticipées (militaire, sécurité civile et gendarmerie). Par ailleurs, le soutien des entreprises du secteur, et tout particulièrement des PME et ETI (petite ou moyenne entreprise et entreprises de taille intermédiaire) fragilisées par la crise, est au cœur du plan de relance national. Pour la première fois, les quatre principaux industriels du GIFAS (Airbus, Safran, Dassault-Aviation et Thales) ont pris l'engagement d'investir ensemble et conjointement avec l'État dans un fonds d'investissement visant à protéger et renforcer les entreprises disposant des produits et technologies clés pour l'avenir de la filière aéronautique française. Un second fonds d'accompagnement public sera mis en place pour accélérer la diversification, la modernisation de l'outil de production permettant d'améliorer la compétitivité (robotisation, digitalisation, ...) et la transformation écologique de la filière aéronautique. Enfin, face à la transition environnementale que se doit d'opérer le secteur, le plan de relance comprend une intensification inédite du soutien aux efforts de R&D pour concevoir et produire en France les appareils de demain, et faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies de l'avion « vert ». La feuille de route que l'État se fixe avec les industriels français, dans une démarche partenariale au sein du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), couvre l'intégralité des grands domaines d'excellence de la filière nationale. L'État et les grands industriels français mesurent toute l'importance d'associer à ces travaux de recherche l'ensemble de la filière, et notamment les PME du secteur. D'ailleurs, des représentants des équipementiers (GEAD) et du groupe Aéro-PME du GIFAS siègent au CORAC, et les pôles de compétitivité et clusters aéronautiques sont associés à ses travaux. Ce principe d'association large a déjà été mis en œuvre dans les démonstrateurs du programme d'investissement d'avenir (2010-2016), permettant d'associer plus de 250 PME, et leur offrant ainsi une longueur d'avance vis-à-vis de leurs concurrents étrangers pour monter à bord des programmes des grands donneurs d'ordre. Les différents démonstrateurs prévus dans le nouveau programme de recherche de la filière permettent de relancer cette dynamique partenariale forte autour d'objets concrets. Par ailleurs, la Région Occitanie adapte sa propre stratégie pour apporter des réponses rapides et concrètes aux besoins actuels et futurs de la filière suite à cette crise inédite, à travers la réorientation du plan ADER4. Ainsi, l'Etat et les collectivités locales joignent leurs efforts dans l'objectif de concevoir et produire en France les aéronefs de demain.