



15ème législature

Question N° : 1362	De M. Jean-Luc Lagleize (Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Haute-Garonne)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Sauvetage des secteurs aéronautique et du transport aérien	Analyse > Sauvetage des secteurs aéronautique et du transport aérien.
Question publiée au JO le : 30/03/2021 Réponse publiée au JO le : 07/04/2021 page : 3620		

Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la situation critique des secteurs de l'aéronautique et du transport aérien. Depuis maintenant plus d'un an, le coronavirus entrave la libre circulation des avions en France et à travers la planète. D'après l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) et l'Association internationale du transport aérien (IATA), la reprise va être extrêmement lente, avec un retour du transport aérien au niveau pré-crise de 2019 prévu entre 2023 et 2029. Ce trou d'air est le plus important que le secteur ait jamais vécu, bien au-delà de la crise provoquée par les attentats du 11 septembre 2001. Ce choc vient plomber l'ensemble de la filière aéronautique française, des donneurs d'ordre aux sous-traitants, mettant en péril le savoir-faire de cette industrie d'excellence et ses capacités de rebond et d'innovation, alors même que la continuité de la progression technologique a toujours constitué le cœur de ses succès. Au-delà de cette crise économique et sociale qui va entraîner des défaillances et des licenciements dans les territoires, le secteur aérien et l'industrie aéronautique font face au défi incontournable de la transition écologique. Le plan de soutien à la filière aéronautique annoncé en juin 2021 pour un montant de plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts et garanties est à la hauteur de ces défis économiques et écologiques. Mais alors pourquoi s'attaquer aussi frontalement à ces secteurs au travers du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets en débat cette semaine dans cet hémicycle ? Le plan de soutien vise à répondre à l'urgence en soutenant les entreprises en difficulté et en protégeant leurs salariés, il prévoit d'investir massivement dans les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) pour accompagner la transformation de la filière et pour concevoir et produire en France les appareils de demain. Le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit lui d'interdire certaines liaisons aériennes, de restreindre l'extension des aéroports et d'ajouter des coûts et des contraintes supplémentaires pour les compagnies aériennes. Ces objectifs ne sont-ils pas contradictoires ? Oui, on doit agir énergiquement pour verdir le trafic aérien, qui représente 3,9 % des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports et donc 1,6 % des émissions totales de la France. Oui, l'industrie aéronautique française et européenne doit poursuivre ses objectifs de décarbonation du trafic aérien mondial. Mais il ne faut pas oublier que si la filière aéronautique française est la seule, avec celle des États-Unis d'Amérique, à disposer de toutes les capacités pour développer, produire et commercialiser des avions et des hélicoptères civils et militaires, elle se pose la question de sa propre survie. Il l'interroge donc sur sa stratégie pour sauver véritablement les secteurs aéronautique et aérien.

Texte de la réponse

SECTEURS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DU TRANSPORT AÉRIEN

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize, pour exposer sa question, n° 1362, relative aux secteurs de l'aéronautique et du transport aérien.

M. Jean-Luc Lagleize. Ma question s'adresse au ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique chargé des transports et porte sur la situation critique des secteurs de l'aéronautique et du transport aérien.

Depuis maintenant plus d'un an, le coronavirus entrave la libre circulation des avions, en France bien sûr, mais également à travers la planète entière. D'après l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne et l'Association internationale du transport aérien, la reprise va être extrêmement lente, le transport aérien ne devant retrouver son niveau de 2019 qu'entre 2023 et 2029.

Ce trou d'air est le plus important que le secteur ait jamais vécu, bien plus considérable que la crise provoquée par les attentats du 11 septembre 2001. C'est un choc qui plombe l'ensemble de la filière aéronautique française, des donneurs d'ordre aux sous-traitants, mettant en péril le savoir-faire de cette industrie d'excellence et ses capacités de rebond et d'innovation, alors même que la continuité de la progression technologique a toujours constitué le cœur de ses succès.

Au-delà de cette crise économique et sociale, qui va entraîner des défaillances et des licenciements dans nos territoires, le secteur aérien et l'industrie aéronautique font face au défi incontournable de la transition écologique. Si le plan de soutien à la filière aéronautique annoncé en juin dernier, pour un montant de plus de 15 milliards d'euros d'aides en investissements, prêts et garanties, est à la hauteur de ce défi économique et écologique, pourquoi s'attaquer aussi frontalement à ces secteurs au travers du projet de loi dit climat et résilience débattu cette semaine dans l'hémicycle ?

Le plan de soutien vise à répondre à l'urgence en soutenant les entreprises en difficulté et en protégeant leurs salariés ; il prévoit d'investir massivement dans les PME et les ETI pour accompagner la transformation de la filière et pour concevoir et produire en France les appareils de demain. Le projet de loi climat et résilience prévoit quant à lui d'interdire certaines liaisons aériennes, de restreindre l'expansion des aéroports et de faire peser sur les compagnies aériennes des coûts et des contraintes supplémentaires.

Monsieur le ministre, ces objectifs ne sont-ils pas contradictoires ? Oui, nous devons agir énergiquement pour verdir le trafic aérien, qui représente 3,9 % des émissions de CO₂ du secteur des transports, et donc 1,6 % des émissions totales en France – quoique ces taux soient actuellement nuls... Oui, l'industrie aéronautique française et européenne doit poursuivre ses objectifs de décarbonation du trafic aérien mondial ; mais n'oublions pas que si la filière aéronautique française est la seule, avec celle des États-Unis, à disposer de toutes les capacités pour développer, produire et commercialiser des avions et des hélicoptères civils et militaires, elle se pose la question de sa propre survie.

Ma question sera donc directe : quelle est votre stratégie pour sauver véritablement les secteurs aéronautique et aérien ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Monsieur le député, vous m'interrogez sur la stratégie du Gouvernement pour accompagner le secteur aéronautique tant face à la crise que dans le cadre de sa nécessaire transition environnementale.

Avant toute chose, je tiens à vous rappeler que le Gouvernement et la majorité considèrent bien les secteurs aéronautique et aérien comme des secteurs stratégiques pour la France et qu'ils ne souhaitent ni la décroissance ni la disparition de cette industrie et de ce mode de transport. Nous plaidons au contraire – et, singulièrement, moi, le premier – pour sa décarbonation.

Je suis en effet persuadé que c'est grâce à la transition de notre industrie et grâce aux innovations technologiques que le secteur parviendra à opérer sa nécessaire transition écologique. Avec le projet de loi climat et résilience, nous ne partons pas en lutte contre les secteurs aérien et aéronautique ; nous organisons la complémentarité des modes et renforçons l'intermodalité avec le mode ferroviaire quand cela est pertinent – c'est l'objet de la mesure de remplacement des vols par des solutions ferroviaires de bonne qualité, lorsqu'elles existent, pour des durées de moins de deux heures trente ; nous lançons une filière de carburant durable pour l'aviation, promesse d'emplois industriels à haute valeur ajoutée, partout dans l'Hexagone, voire en outre-mer ; nous améliorons les programmes de compensation déjà existants ; enfin, nous défendons un budget extraordinairement ambitieux sur les deux prochaines années, qui nécessitera évidemment d'être prolongé pour inventer l'avion décarboné de demain.

Tout ceci implique non seulement de travailler sur les avions en tant que tels – leur aérodynamique, leurs composants et leur système énergétique –, mais également sur les opérations aériennes, bref sur l'ensemble de l'écosystème aérien, qui doit, dans sa globalité, aborder le virage de la transition écologique.

L'État a toujours été un partenaire de ce que vous avez qualifié, à raison, de fleuron aéronautique, et il le restera. Dès les prémices de la crise sanitaire, l'État a été au rendez-vous ; il a accompagné chaque entreprise et chaque compagnie aérienne, avec des mesures de droit commun et des mesures spécifiques au secteur. Un plan de 15 milliards d'euros a été annoncé en juin dernier pour combattre les effets de la crise, tout en engageant la profonde transformation que j'évoquais. Le secteur peut ainsi compter sur les moyens consacrés aux filières recherche et développement et aux projets des grands groupes, ainsi que sur les 1,6 milliard d'euros qui seront mobilisés sur les deux prochaines années, dans le cadre du plan France Relance, pour développer au plus vite la gestion décarbonée.

Les actes sont là, monsieur le député. Je vous sais particulièrement mobilisé auprès des entreprises de votre territoire, et plus globalement du Grand Ouest ; je sais aussi que c'est ensemble que nous parviendrons à atteindre ces objectifs souhaitables.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Luc Lagleize. Attention : la Convention citoyenne pour le climat a été installée en octobre 2019, autant dire dans un autre siècle...