

PLAN DE RELANCE POUR LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE



PREMIÈRE
CONTRIBUTION

JUIN
2020

MICKAËL NOGAL

DÉPUTÉ DE LA HAUTE-GARONNE

VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES















#PlanAero



En lien avec le ministre de l'Économie et des Finances, **Bruno Le Maire**, et le secrétaire d'État aux Transports, **Jean-Baptiste Djebbari**, le député LREM de Haute-Garonne, **Mickaël Nogal**, également vice-président de la commission des Affaires économiques à l'Assemblée nationale, mène actuellement une large consultation des acteurs de la filière aéronautique.

Ce document constitue un premier rapport d'étape dans la longue et nécessaire mobilisation en faveur de la filière.

Sommaire

	État des lieux	4
	<i>Le trafic aérien à l'arrêt</i>	
	<i>L'impact sur la filière aéronautique civile</i>	
	Les propositions pour la relance de la filière	7
	<i>La reprise du trafic aérien : le facteur clé de relance durable de la filière aéronautique</i>	7
	<i>Les liquidités : répondre aux besoins urgents de liquidités de la filière et assainir les comptes de résultat</i>	8
	<i>Avion vert et transition écologique : accélérer le calendrier</i>	9
	<i>La consolidation de la filière : augmenter la compétitivité de la supply chain</i>	11
	<i>Les programmes de R&D et R&T : sanctuariser les investissements</i>	12
	<i>L'emploi : préserver les compétences et le savoir-faire</i>	13
	<i>Gouvernance du plan de relance : une gouvernance collective et efficace</i>	14
	<i>La sécurité économique des entreprises : mieux contrôler les prises de participation étrangères</i>	15

État des lieux



Le trafic aérien à l'arrêt

Les compagnies aériennes menacées de faillite. L'impact de la crise COVID-19 a été brutal pour le secteur. Les liaisons aériennes, intérieures et internationales, ont chuté de plus de 90%. 13 700 avions civils sont aujourd'hui au sol. L'économie du transport aérien, qui représente environ 900 milliards d'euros, est impactée de plein fouet. De nombreuses compagnies sont menacées de faillite, à l'instar de Latam, et engagent des restructurations sévères qui impactent les emplois : 12 000 suppressions annoncées par British Airways, 8 000 par Ryanair ou un tiers des effectifs de Virgin. Certains Etats ont d'ores et déjà décidé de soutenir massivement la trésorerie de leurs compagnies nationales. Le premier financement pour Air France-KLM s'appuie sur des prêts garantis par l'Etat pour un montant de 4 milliards d'euros. Le second financement consiste en un prêt d'actionnaire de 3 milliards d'euros octroyé par l'Etat, sans amortissement, et d'une maturité de quatre ans. Dans un même temps, Lufthansa va recevoir jusqu'à 9 milliards d'euros de l'Etat fédéral allemand. Air France est également soutenue par l'Etat grâce au dispositif de chômage partiel qui couvre 90% de sa masse salariale. Il n'est pas impossible que cette crise entraîne un changement dans le modèle économique des compagnies aériennes.

La baisse des carnets de commandes d'avions. Les difficultés inédites rencontrées par les compagnies aériennes et les perspectives floues d'une reprise du trafic aérien dans les prochains mois ont porté un coup immédiat sur toute la filière aéronautique civile. D'une part, les trésoreries à flux tendues des compagnies aériennes, aujourd'hui dégradées, interrogent sur leurs capacités à honorer leurs carnets de commandes passés et réduisent fortement la signature de commandes futures. D'autre part, les règles sanitaires actuelles neutralisant une partie des sièges ne permettent pas d'assurer la rentabilité des vols avec des taux de remplissage plafonnés. Enfin, les organisations internationales comme la International Air Transport Association (IATA) et les compagnies aériennes anticipent un retour à la normale en 2022 seulement, sous réserve du rythme de déconfinement des différents grands hubs aéroportuaires, ce qui signifie un retour à la normale de la filière aéronautique en 2023/2024. De manière générale, tous les dispositifs de soutien à la filière ne pourront être durablement efficaces tant que le trafic aérien n'aura pas redémarré ainsi que l'économie des compagnies aériennes.

L'impact sur la filière aéronautique civile

La supply chain frappée de plein fouet. La perturbation majeure de l'économie des compagnies aériennes a frappé de plein fouet la filière aéronautique civile dont le trafic aérien représentait 78% de son chiffre d'affaire en 2018. Plusieurs usines ont dû temporairement fermer, avec un arrêt quasi-total des activités de production du fait de stocks importants. En réaction, Airbus a annoncé réduire ses cadences de production de 30%. Ce sont donc tous les sous-traitants de rang 1 (équipementiers, systémiers, fabricants d'aérostructures, motoristes), de rang 2 (fournisseurs de pièces et matières premières) et plus loin dans la chaîne, ainsi que les maintenanciers qui subissent le souffle de la déflagration sur la filière.

Les effets sur les trésoreries sont immédiats. Les caractéristiques économiques propres à la filière, comparées à d'autres filières industrielles comme l'automobile, laissent penser que les conséquences attendues seront durables et profondes sur toute la chaîne de la filière. Cette dernière se caractérise en effet par des cycles longs de production et des besoins en fonds de roulement (BFR) élevés. En parallèle, les montées en cadence de production avant la crise sanitaire laissent aujourd'hui des stocks importants qui seront, sauf disposition spécifique, consommés en priorité avant toute nouvelle commande, allongeant les arrêts de certaines chaînes de production de pièces et les difficultés des fournisseurs. Certains connaissaient déjà des baisses d'activité en raison de l'arrêt de la production du Boeing 737 MAX. Enfin, les règles sanitaires vont inéluctablement entraîner une baisse de productivité sur les chaînes de production qui vont diminuer la rentabilité financière des entreprises.

Des territoires menacés durablement. Localisée pour une grande partie dans le Grand Sud-Ouest avec une polarisation dans la région Occitanie, la filière aéronautique française possède aujourd'hui un savoir-faire d'excellence unique au monde, qui est le moteur de l'économie locale d'une majeure partie du sud de l'hexagone. Ce sont des territoires entiers dans tout l'Hexagone qui risquent aujourd'hui d'être durablement sinistrés par la crise sanitaire. S'ajoute à cela un nombre élevé d'emplois à forte valeur ajoutée et aux compétences uniques menacés de suppressions. La filière compte en effet 200 000 emplois directs et presque autant d'emplois indirects. Les conséquences sociales pourraient être dramatiques pour de nombreux travailleurs.

Une filière stratégique à forte valeur ajoutée. L'excellence de la filière aéronautique française est aujourd'hui mondialement reconnue. Avec les Etats-Unis, la France est parmi les deux pays capables de produire un avion de A à Z. Ce savoir-faire démontre avec force le caractère hautement stratégique de notre filière pour la France mais aussi pour l'Europe. Alors que les quatre grands donneurs d'ordre (Airbus, Dassault, Safran et Thales) ont favorisé l'approvisionnement mondialisé de fournitures, bien que l'approvisionnement auprès de fournisseurs français reste largement majoritaire à hauteur de 70%, une fragilisation de la chaîne française pourrait entraîner des changements irréversibles dans le *sourcing* auprès de fournisseurs étrangers.

Les financements de R&D et de R&T menacés. L'économie de la filière est enfin caractérisée par un fort engagement dans l'innovation grâce à l'auto-financement de la R&D et de la R&T. Ces investissements sont vitaux pour maintenir la compétitivité de la filière, d'autant que la recherche, le développement puis son intégration dans la production peuvent prendre jusqu'à dix années sur certaines parties de l'aéronef. Ce sont ces mêmes programmes qui permettront demain la construction de l'avion vert et digital. L'impact de la crise sur les trésoreries ne se limite pas aux chaînes de production mais touche également l'ingénierie. Les financements et les co-financements de projets de R&D et de R&T sont menacés. Or, ce sont ces programmes qui permettront un retour compétitif de la filière une fois la reprise amorcée. Il est primordial que ces investissements soient maintenus, voire augmentés, alors que les Etats-Unis et la Chine maintiennent fortement ces axes d'investissements.

Les propositions



La reprise du trafic aérien : le facteur clé de relance durable de la filière aéronautique

L'arrêt brutal du trafic aérien a immédiatement impacté l'économie de la filière aéronautique. La reprise du trafic aérien est le facteur clé de relance économique de la filière. Il est essentiel d'entreprendre une coordination mondiale pour permettre la reprise du trafic tout en empêchant un rebond de l'épidémie :

- ✈️ **Créer les conditions de confiance chez les voyageurs**, de leur domicile, à l'aéroport, pendant le vol, jusqu'à leur point d'arrivée. Cette confiance est cruciale pour garantir les conditions sanitaires des transports aériens. Il convient d'établir des règles sanitaires communes et mondiales qui seront uniformisées au sein de chaque aéroport (déclaration de santé, prise de température, port du masque obligatoire etc.) ;
- ✈️ **Repenser l'organisation des aéroports et de la circulation des passagers** en leur sein pour prévenir les contaminations dans les bâtiments ;
- ✈️ **Intégrer les aéroports dans le plan de relance** de la filière ainsi que toutes les entreprises prestataires telles que l'assistance en escale ou la sécurité privée ;
- ✈️ **Améliorer le parcours passager pour réduire les temps** d'enregistrement, de déplacement et des formalités aéroportuaires, tout en maintenant un haut niveau de sûreté, notamment grâce au développement des nouvelles technologies ;
- ✈️ **Créer les conditions d'une reprise rapide des activités annexes** telles que le catering aérien, qui participent de l'attractivité du transport aérien ;
- ✈️ **Coordonner et accélérer au sein de l'Union européenne, puis au niveau mondial la reprise du trafic aérien international.** Toutes les mesures restrictives telles qu'une période de quarantaine imposée aux voyageurs doivent être évitées, sous peine de fragiliser une filière aéronautique et touristique déjà sinistrée ;
- ✈️ **Lever les règles et les contraintes sur les nombres limités de passagers** afin de préserver la rentabilité des vols des compagnies aériennes.

2

Les liquidités : répondre aux besoins urgents de liquidités de la filière et assainir les comptes de résultat

La *supply chain* doit faire face aujourd'hui à des besoins de liquidités. Si les prêts garantis par l'Etat (PGE) ont apporté pour beaucoup des solutions immédiates, la dette contractée risque de peser négativement sur les comptes de résultat des entreprises au regard de la reprise atone attendue, au risque de fragiliser des entreprises PME-ETI. Il est donc crucial d'injecter des liquidités afin de maintenir la santé financière des entreprises de la *supply chain*.






- ✈ **Financer la mise en place d'un fonds de relance à hauteur d'un milliard d'euros** abondé par les donneurs d'ordre, l'Etat, les collectivités, les opérateurs publics (Bpifrance, Banque des territoires...) et des investisseurs privés. Ce fonds devra être opérationnel le plus rapidement possible au regard de l'urgence. Le lancement d'un appel d'offres n'est pas souhaitable pour ces mêmes raisons mais le gestionnaire de fonds qui sera choisi devra avoir démontré son expertise dans le champ aéronautique et des investissements fructueux réalisés par le passé ;
- ✈ **Allouer des avances de l'Etat aux PME-ETI les plus en difficulté** qui ont des difficultés de crédit pour leur permettre de financer leurs stocks ;
- ✈ **Allouer des prêts du fonds APE de 20 milliards d'euros** aux entreprises éligibles ;
- ✈ **Adapter les règles des PGE aux caractéristiques économiques de la filière:** augmenter le différé d'amortissement d'un an à trois ans ainsi que la durée d'amortissement de cinq années à dix années ;
- ✈ **Porter au niveau européen la demande d'un soutien financier conséquent** à la filière aéronautique en tant que filière stratégique européenne. Le financement de programmes de recherche pourrait être décidé dans le cadre du Green Deal. La flexibilité introduite au niveau européen dans l'encadrement temporaire des aides d'Etat doit être prolongée suffisamment longtemps pour permettre aux plans de relance nationaux de porter leurs effets ;
- ✈ **Allonger la durée des garanties exports apportées par l'Etat** aux grands donneurs d'ordre afin d'éviter des annulations de commande par les compagnies aériennes, dont les flottes sont clouées au sol.

3

Avion vert et transition écologique : accélérer le calendrier

La filière aéronautique a connu des progrès techniques et des ruptures technologiques considérables ces dernières décennies en matière de consommation de kérosène, d'émission de CO2 ou encore de nuisances sonores. Elles sont le fruit d'un travail collectif et coordonné entre les donneurs d'ordre et la *supply chain*. Le transport aérien représentait ainsi seulement 2,4% des émissions mondiales de CO2 en 2018. Cependant, on constate depuis plusieurs mois une attente sociétale forte en faveur de « l'avion vert » à laquelle les industriels doivent répondre. S'ils ont engagé avant la crise des programmes de R&D pour la construction de l'avion vert et digital, ils sont aujourd'hui menacés par les grandes difficultés de la filière, ce qui pourrait retarder son arrivée. La crise doit être l'opportunité pour la filière de faire un grand bond technologique pour aboutir à la construction de l'avion décarboné de demain. Les programmes de R&D et R&T doivent être soutenus par l'Etat en échange de contreparties de la filière, mais des mesures devront également inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes vieillissantes d'avions les plus consommateurs de kérosène et polluants.

- ✈ **Relancer l'activité de la filière**, en permettant notamment aux constructeurs d'écouler leurs stocks d'avions, tout en orientant l'achat des compagnies aériennes vers les avions les plus performants et respectueux de l'environnement grâce à une **prime à la casse**. Cette prime présente plusieurs avantages. D'une part, et contrairement à l'achat de voitures hybrides et électriques par des particuliers, l'impact d'avions plus performants sur l'environnement peut être précisément mesuré. D'autre part, de nombreuses compagnies, en général petites et/ou low-cost, ont des flottes d'avions vieillissantes qui seraient considérablement renouvelées grâce à un tel dispositif. Enfin, les économies de dépenses en kérosène, qui peuvent représenter plus de 30% des dépenses de certaines compagnies, et les économies faites sur le prix d'achat des avions grâce à la prime, pourraient dégager des capacités d'investissement aux compagnies aériennes qui profiteraient à toute la filière. Ce mécanisme de prime à la casse devrait être porté au niveau européen dans le cadre du Green Deal ;
- ✈ **Encourager le recyclage des avions** les plus polluants et les plus anciens, ou ceux en voie de ne plus être exploités comme les A380, et lancer une nouvelle filière de reconditionnement, démantèlement et recyclage des appareils ;

-  **Au centre du projet de l'avion vert de demain, inscrire la démarche end-to-end pour veiller au respect environnemental de l'avion** de sa conception (type et source des matières premières), son assemblage (utilisation de pièces recyclées et recyclables), son utilisation à son désassemblage. On pourra alors maîtriser l'impact réel de l'avion sur l'environnement et son démantèlement dans de bonnes conditions qui permettra le recyclage de la majorité des matériaux et leur réutilisation, y compris dans d'autres filières industrielles ;
-  **Porter des programmes européens** en soutien des besoins de la filière comme la création d'une filière européenne de biocarburants ;
-  **Repenser la fiscalité des taxes aéroportuaires** qui ne prennent pas en compte l'impact sur l'environnement ou encore les nuisances sonores. Ces éléments devraient être intégrés et permettraient de créer des incitations et favoriser les avions moins bruyants dans les aéroports proches des zones urbaines par exemple ;
-  **Améliorer les données de vol** (poids estimés des passagers, trajectoire de vol par exemples) pour optimiser la consommation de kérosène et l'utilisation des avions ;
-  **Accélérer le lancement des programmes de R&D et de R&T** en matière de transition écologique et de décarbonation.

4

La consolidation de la filière : augmenter la compétitivité de la *supply chain*

Les Aerofund I, II et III ont fortement contribué à la consolidation de la supply chain. La filière reste pourtant encore éclatée en raison de TPE et PME familiales. La crise doit être l'opportunité de renforcer ces TPE et PME au travers d'opérations de consolidation, tout en conservant l'esprit familial des entreprises qui ont fait leur succès et leur savoir-faire. Cette consolidation est cruciale pour assurer la compétitivité de la *supply chain* face aux fournisseurs étrangers et aux risques de prédatations étrangères.

- ✈️ **Confirmer l'engagement pris par Airbus en janvier 2020 d'installer à Toulouse une chaîne A321-XLR** et lancer au plus tôt les travaux sur le site Jean-Luc Lagardère. Avec l'arrêt du programme A380, et alors que le marché des gros porteurs repartira plus tardivement, le développement des programmes *single aisle* est fondamental pour Toulouse et pour la France ;
- ✈️ **Flécher le fonds de relance d'un milliard d'euros** vers des opérations de consolidation de TPE/PME dans le but d'en faire des ETI à fortes capacités d'investissement, d'innovation et exportatrices ;
- ✈️ **Organiser les consolidations afin de retrouver pertinence et efficience** entre la verticalité (rachat par les grands donneurs d'ordre) et l'horizontalité (regroupement de plusieurs PME) ;
- ✈️ **Identifier**, en s'appuyant sur les acteurs publics (DGAC, DGE) et privés (GIFAS, chambres consulaires, organisations patronales, pôles de compétitivité), **les faiblesses du sourcing français à haute valeur ajoutée** et évaluer l'opportunité de relocalisations industrielles (fonderie, cartes graphiques, titane ...) ;
- ✈️ **Investir dans la digitalisation des sites de production et les industries 4.0 ;**
- ✈️ **Améliorer les relations entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants** en travaillant particulièrement sur *risk sharing*, notamment sur les investissements en R&D, les garanties d'utilisation des stocks et la réduction des délais de paiement au sein de la filière ;
- ✈️ **Soutenir par la commande publique l'aéronautique militaire et rééquilibrer la filière sur la dualité civil/militaire** afin de réduire la dépendance des entreprises au seul trafic aérien commercial.



Les programmes de R&D et R&T : sanctuariser les investissements









L'excellence de la filière française provient de sa capacité d'innovation et d'intégration de composants de pointe. Ces investissements en R&D sont aujourd'hui primordiaux alors que de fortes attentes pèsent sur l'avion comme mode de transport respectueux de l'environnement en matière d'émission de CO2 ou de nuisances sonores. Le contexte des trésoreries sous tension, y compris celles des quatre donneurs d'ordre, conduit les entreprises à favoriser le cash. De forts risques de réduction des crédits des investissements pèsent aujourd'hui sur la filière, ce qui entravera durablement sa compétitivité alors que les Américains et les Chinois investissent massivement en la matière.

- ✈️ **Obtenir l'engagement des donneurs d'ordre de sanctuariser leurs investissements programmés avant la crise** dans les programmes de R&D et de R&T en contrepartie de l'aide de l'Etat sur les liquidités et les investissements ;
- ✈️ **Augmenter les fonds du CORAC** pour accélérer les programmes d'investissement en matière de transition écologique et de digitalisation. S'assurer que les fonds sont bien alloués à des programmes de recherche français ;
- ✈️ **Positionner le CORAC comme opérateur de pilotage** des programmes de recherche afin d'assurer la convergence de la filière vers les objectifs définis (avion vert, avion léger, moteur électrique, digitalisation). Cela permettra d'assurer le suivi, la cohérence et le fléchage des fonds pour prévenir tout éclatement et déperdition ;
- ✈️ **Associer l'ingénierie, acteur clé de la R&D dans le secteur aéronautique, aux programmes du CORAC ;**
- ✈️ **Avancer les cofinancements de programmes**, sous réserve de l'engagement des donneurs d'ordre, en partenariat avec des instituts de recherche et de formation (ANITI, IRT etc.). Ces avances doivent être confirmées rapidement afin de permettre à ces instituts d'obtenir l'intégralité des financements des programmes d'investissement d'avenir (PIA) et d'embaucher les meilleurs chercheurs et ingénieurs.

6

L'emploi : préserver les compétences et le savoir-faire

La filière aéronautique française se caractérise par des emplois à haute valeur ajoutée dont les compétences sont sans équivalent au niveau mondial. Elles sont possibles grâce à un système de formation de haut-niveau, de formation continue ainsi que de programmes de recherche multidisciplinaires. La baisse de 30% des cadences d'Airbus menace des milliers d'emplois au sein de l'entreprise et des entreprises de la *supply chain*. Alors qu'un retour d'activité normale n'est pas attendu avant 2023/2024, il est primordial de conserver au sein des entreprises les compétences et le savoir-faire au risque de les perdre de manière durable.

-  **Continuer à soutenir l'emploi et conserver les conventions de chômage partiel** pendant un an de façon renouvelable ;
-  **Promouvoir, en lien avec les organisations syndicales, le temps partagé et le temps partiel ;**
-  **Maintenir les compétences de l'école à l'entreprise** grâce à un dispositif « une embauche pour deux départs » afin de préserver l'emploi, donner des perspectives aux jeunes et préserver les compétences dans les entreprises ;
-  **Redéployer les ingénieurs/chercheurs en chômage partiel** sur des programmes publics en attendant la reprise de l'activité afin d'utiliser leurs compétences tout en leur permettant de rester actifs ;
-  **Faciliter les « passerelles » entre les entreprises** qui licencient et celles qui recrutent (ou dont l'activité redémarre plus rapidement) afin de « conserver » dans la mesure du possible ces compétences au sein des branches industrielles (dispositif « Passerelles industries ») ;
-  **Alléger significativement le coût d'un contrat d'apprentissage** pour inciter les entreprises à continuer à investir dans leurs futures compétences ;
-  **Donner la possibilité pour un CFA d'accueillir un jeune** à la recherche d'un contrat en alternance, de suivre sa formation **y compris lorsqu'il n'a pu trouver d'employeur pendant ce laps de temps ;**
-  **Travailler à la féminisation des métiers de la filière** en lien avec le ministère de l'Éducation nationale, notamment par l'organisation d'ateliers et de visites de sites de production à partir du niveau collège.

7

Gouvernance du plan de relance : une gouvernance collective et efficace

L'efficacité du fonds et le succès de la relance de la filière dépendront de la gouvernance des fonds alloués et des projets initiés. Il est important de favoriser une gouvernance agile capable de s'adapter aux évolutions de l'activité et surtout, lisible pour les acteurs du secteur.

- ✈️ **Engager une réflexion sur la gouvernance des fonds par une instance unique** et collégiale associant l'Etat, les Régions, les industriels et les opérateurs publics. Il est essentiel d'assurer la lisibilité des dispositifs destinés aux acteurs de la filière afin de prévenir leur éclatement ou le non-recours. L'Etat et les Régions devraient se coordonner ;
- ✈️ **Compartimenter les fonds** afin de définir des axes d'intervention, un fléchage et permettre une transparence dans leur utilisation ;
- ✈️ **Assurer le suivi de chaque euro investi.** Chaque euro investi doit rester en France. Une commission parlementaire pourrait, sur le modèle du Bundestag, suivre l'utilisation des fonds ; Investir dans la digitalisation des sites de production et les industries 4.0 ;
- ✈️ **S'appuyer sur les pôles de compétitivité** pour assurer une cohérence entre les formations, la recherche et les entreprises dans l'utilisation des fonds.



L'agence nationale de cohésion des territoires : territorialiser la relance

Territoires d'industrie, programme lancé en novembre 2018 par le Premier ministre et aujourd'hui piloté par l'ANCT, constitue un atout au service d'une stratégie de relance.

Trois priorités pourraient être proposées à cette occasion :

Le capital humain, compte-tenu du risque majeur de désinvestissement des entreprises en période de crise (soutien aux CFA d'entreprise, écoles de production par exemple) ;

La transformation digitale autour de l'industrie 4.0 (fabrication additive notamment) ;








La transition écologique autour de l'objectif de décarbonation.

Par ailleurs, les territoires d'industrie peuvent être l'échelle d'expérimentations « sur mesure », comme le prêt de main d'œuvre, les groupements d'employeurs pour mutualiser et préserver les savoir-faire en période de crise. Les opérateurs publics (Action Logement, Banque des territoires, BPifrance, Business France) pourraient mutualiser leurs leviers de financement et d'actions, au service de telles expérimentations.

8

La sécurité économique des entreprises : mieux contrôler les prises de participation étrangères

En dépit d'une intervention massive de l'Etat, des entreprises risquent de ressortir fragilisées de la crise. Elles pourraient être la cible de fonds d'investissement étrangers ou de nos concurrents américains et chinois qui s'inscrivent dans une stratégie de renforcement de leur *supply chain* et de prise de contrôle de savoir-faire français. Aux niveaux européen et national, une attention particulière doit donc être portée aux prises de participation étrangère. Des maillons de la *supply chain* sont déterminants et ne peuvent tomber sous contrôle étranger au risque de fragiliser toute la filière française.

-  **Cartographier la *supply chain* et déterminer les entreprises stratégiques** afin d'être en permanente alerte sur leur situation ;
-  **Définir le degré d'autonomie stratégique de chaque élément de la chaîne** (acceptation de dépendance de l'étranger < X < maîtrise sur le territoire de toute la chaîne jusqu'au produit fini) ;
-  **En fonction du degré d'autonomie stratégique, définir une stratégie de relocalisation** industrielle des pièces de haute-valeur ajoutée ;
-  **Intégrer la filière aéronautique dans le décret n°2019-1590 du 31 décembre 2019 relatif aux investissements étrangers en France** et prolonger le contrôle des prises de participation supérieures à 10% jusqu'au 31 décembre 2022 ;
-  **Piloter sur le territoire la stratégie de sécurité économique** en mettant en place, sur le modèle de la filière automobile, des comités régionaux qui suivent localement l'écosystème au sein des DIRECCTE en région ;
-  **Rendre plus efficient l'échange d'informations entre services** de renseignement, services de l'Etat et administration centrale ;
-  **Organiser une table ronde, en lien avec la Chancellerie, les tribunaux de commerce, les organisations patronales et les experts-comptables** afin de les sensibiliser aux enjeux de la filière et de l'attention particulière à porter en cas d'ouvertures de procédures collectives. La signature de conventions entre les tribunaux de commerce et les organisations professionnelles favoriserait la prévention, le dialogue et le traitement des situations.

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE AERONAUTIQUE



CONTACT

Mickaël NOGAL
Assemblée nationale
126 rue de l'Université - 75 355 Paris 07 SP

mickael.nogal@assemblee-nationale.fr
www.mickaelnogal.fr



#PlanAero