



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

UNTERSTÜTZUNGSPLAN FÜR DIE LUFTWIRTSCHAFT

für eine grüne und wettbewerbsfähige Industrie

#PlanAéro

Leitartikel

Die Gesundheitskrise im Zusammenhang mit COVID-19 war ein sehr wichtiger und brutaler Schlag für den Luftverkehr in der Welt.

Innerhalb weniger Wochen sahen sich die zuvor insgesamt wachsenden Fluggesellschaften der Welt mit finanziellen Schwierigkeiten und einem Umsatzverlust konfrontiert, der im Jahr 2020 280 Milliarden Euro übersteigen könnte und damit ihr Überleben aufs Spiel setzte. Diese Krise gefährdet auch Aufträge für neue Flugzeuge sowie das Wartungs- und Ersatzteilgeschäft.

Die Folgen für die Unternehmen der französischen Luftfahrtindustrie, die 300.000 Arbeitsplätze und einen Umsatz von 58 Milliarden Euro repräsentiert und bereits teilweise von der B737 MAX-Krise betroffen ist, sind direkt. Airbus hat daher eine Reduzierung der Produktionsraten seiner Hauptprogramme um etwa 35 bis 40% angekündigt. Als langjähriger Industriezweig haben diese Tarifsenkungen der Haupthersteller dazu geführt, dass die Subunternehmer stillgelegt wurden oder nur sehr wenig aktiv waren.

Die Erholung wird voraussichtlich lange dauern: Die aktuellen Prognosen für den Luftverkehr gehen nicht vor 2023 von einer Rückkehr zum Vorkrisenniveau aus. Frühere Krisen haben gezeigt, dass die Auswirkungen auf die Flugzeugbauindustrie noch nachhaltiger sind.

Über diese Krise hinaus steht die Luftfahrtindustrie vor der unvermeidlichen Herausforderung eines ökologischen Übergangs. Der Luftverkehr ist ein Sektor, der durch wachsende Treibhausgasemissionen im globalen Maßstab gekennzeichnet ist. Die Auswirkungen der Krise sind noch nicht bekannt, aber es ist wahrscheinlich, dass sich das in den letzten Jahren beobachtete strukturelle Wachstum fortsetzen wird. Der Luftverkehr ist ein wichtiger Vektor der wirtschaftlichen Entwicklung, und die während der Krise eingesetzten Ressourcen (Luftfracht medizinischer Geräte, medizinischer Personentransport) haben die Relevanz des Luftfahrtwerkzeugs in Krisenzeiten gezeigt.

Es ist daher notwendig, entschlossen einen Weg zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in Frankreich und weltweit zu beschreiten, um sie bis 2050 im Vergleich zu 2005 zu halbieren.

Die französische und europäische Luftfahrtindustrie spielt eine zentrale Rolle bei der Entkarbonisierung des Weltluftverkehrs. Die Airbus-Flotte macht rund 45% der weltweiten Flotte von Mittel- und Langstreckenflugzeugen aus, und Safran betreibt mehr als 70% der weltweiten Mittelstreckenflugzeuge. Die Unterstützung der französischen Luftfahrtindustrie ist daher für die langfristige Reduzierung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs von wesentlicher Bedeutung.

Die Luftfahrtindustrie ist in allen französischen Regionen präsent und hat in bestimmten Gebieten, insbesondere in Okzitanien, der Ile-de-France und Neu-Aquitaniens, einen sehr ausgeprägten territorialen Fußabdruck. In Okzitanien sind rund 90.000 Arbeitsplätze, d.h. fast 40% der industriellen Beschäftigung in dieser Region, in diesem Bereich angesiedelt.

Diese Krise darf weder das Know-how dieser herausragenden Industrie gefährden noch ihre Fähigkeit zum Aufschwung und zur Innovation untergraben, zumal der kontinuierliche technologische Fortschritt das Herzstück ihres Erfolgs ist. Ein Nachlassen in diesem Bereich würde zu Arbeitsplatzverlagerungen und schließlich zum Verlust von Marktanteilen führen.

Dazu ist es notwendig, die Fähigkeiten, die so schwer zu erwerben waren, so gut wie möglich zu erhalten, um sich auf den Aufschwung vorzubereiten, aber auch die Anstrengungen fortzusetzen, die unternommen wurden, um die Wettbewerbsfähigkeit der französischen Lieferkette zu verbessern und künftige Flugzeuggenerationen noch umweltfreundlicher zu gestalten.

Angesichts der aktuellen Krise und der Spannungen, die auf den Unternehmen des Sektors lasten, muss diese Unterstützung massiv verstärkt werden. Wir werden alles tun, was wir können, um diese französische Industrie zu unterstützen, die für unsere Souveränität, unsere Arbeitsplätze und unsere Wirtschaft so entscheidend ist.

Wir werden in drei Richtungen mit einem einzigen Ziel handeln: in Frankreich die sauberen Flugzeuge und Hubschrauber von morgen zu produzieren, um eine führende Luftfahrtnation in der Welt zu bleiben.

1. Richtung: Reaktion auf den Notfall durch Unterstützung von Unternehmen in Schwierigkeiten und Schutz ihrer Mitarbeiter

Um die Unterstützung aller Unternehmen des Sektors zu gewährleisten und Zahlungsausfälle zu vermeiden, werden die ab März gewährten Beihilfen weiterhin zur Verfügung stehen, insbesondere im Hinblick auf staatlich garantierte Darlehen und Änderungen der Regelungen für Teilaktivitäten.

Darüber hinaus werden die Exportgarantien dazu beitragen, Stornierungen und Verschiebungen von Flugzeugbestellungen zu vermeiden, und die öffentliche Ordnung (Militär, zivile Sicherheit und Gendarmerie) wird die gesamte Branche unmittelbar belasten.

2. Richtung: Investitionen in KMU und TWAs zur Unterstützung der Transformation des Sektors

Wir werden an der Seite der Großindustriellen investieren, um die KMU und TWAs zu stärken, sie wachsen zu lassen, die Produktionslinien zu modernisieren und sie wettbewerbsfähiger zu machen (Robotisierung, Digitalisierung usw.), damit sie an den nächsten technologischen Revolutionen in diesem Sektor teilnehmen können.

Zwei Werkzeuge werden verschoben:

Die erste wird ab Juli mit einem Kapital von 500 Millionen Euro ausgestattet sein, wodurch schließlich eine Finanzierungskapazität von 1 Milliarde Euro erreicht werden kann, um in das Eigenkapital einzugreifen und die Entwicklung und Konsolidierung der Unternehmen des Sektors zu fördern.

Die zweite wird 300 Millionen Euro an Subventionen mobilisieren, um die Zulieferer und Subunternehmer des Sektors bei ihrer Transformation und ihrem Aufstieg in den höheren Marktsegmenten zu unterstützen.

3. Richtung: Investitionen, um in Frankreich das Flugzeug von morgen zu entwerfen und herzustellen

Sehr beträchtliche finanzielle Mittel werden daher auf die Forschung und Entwicklung für künftige dekarbonisierte Flugzeuge konzentriert.

In den nächsten drei Jahren werden 1,5 Milliarden Euro an öffentlicher Hilfe investiert, um F&E und Innovation in diesem Sektor langfristig zu unterstützen. Sie ist ab 2020 mit 300 Millionen Euro dotiert und soll Frankreich zu einem der fortschrittlichsten Länder im Bereich der sauberen Flugzeugtechnologien machen und den nächsten technologischen Durchbruch vorbereiten, indem es weiter an der Reduzierung des Treibstoffverbrauchs, der Elektrifizierung der Flugzeuge und dem Übergang zu kohlenstoffneutralen Treibstoffen wie Wasserstoff arbeitet. Diese Aktion wird es somit ermöglichen, die führende Position Frankreichs und Europas in der Luftfahrt auf internationaler Ebene zu festigen, aber auch die Dekarbonisierung der Weltflotte voranzutreiben und so eine führende Rolle im Kampf gegen den Klimawandel zu spielen.

Diese massive Unterstützung durch den Staat geht einher mit Zusagen von Unternehmen des Sektors, insbesondere von Großkunden, über die Beziehungen zu ihren Subunternehmern und über den ökologischen Übergang.

Insgesamt wird der Plan mehr als 15 Milliarden Euro an Hilfe, Investitionen und Darlehen und Garantien umfassen. Sie wurde eng mit der GIFAS, ihrem Vorsitzenden Eric Trappier und allen Industriellen koordiniert, denen wir für ihr Engagement danken möchten.

Sie gibt uns eine klare Richtung für die französische Luftfahrtindustrie vor: in 10 bis 15 Jahren in Frankreich die Flugzeuge zu produzieren, die den Luftverkehr auf eine Flugbahn bringen, die mit dem ökologischen Übergang mit den Zielen des Pariser Abkommens vereinbar ist.

Florence Parly, Ministerin der Streitkräfte

Elisabeth Borne, Ministerin für ökologische und solidarische Transition

Bruno le Maire, Minister für Wirtschaft und Finanzen

Jean-Baptiste Djebbari, Staatssekretär für Verkehr

Agnès Pannier-Runacher, Staatssekretärin beim Minister für Wirtschaft und Finanzen



Zusammenfassung

Luftfahrt, ein strategischer Sektor für die französische Wirtschaft	7
Unterstützung der Nachfrage: Auf dem Weg zur Erneuerung einer grüneren Flotte	10
Unterstützung auf der Angebotsseite: Konsolidierung des Sektors und Stärkung seiner Investitionen zur Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit	17
Die Verpflichtungen der Luftfahrtindustrie	21

Die Luftfahrt, ein strategischer Sektor für die französische Wirtschaft

Die Luftfahrtindustrie stellt eine der Stärken Frankreichs im globalen wirtschaftlichen Wettbewerb dar. Die französische Luftfahrtindustrie, die sich aus Großunternehmen, mittelständischen Unternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen zusammensetzt, ist neben der der Vereinigten Staaten die einzige, die über alle Kapazitäten zur Entwicklung, Herstellung und Vermarktung von Flugzeugen (Flugzeuge oder Hubschrauber), sowohl ziviler als auch militärischer Art, verfügt. Dieser strategische Sektor, der sich seit Mitte des 20. Jahrhunderts stark entwickelt hat, steht am Ursprung bemerkenswerter technologischer Erfolge und der Gründung des europäischen Herstellers Airbus, der im Segment der kommerziellen Luftfahrt weltweit führend geworden ist¹.

Die Luftfahrtindustrie in Frankreich ist:

1 300 Fertigungsunternehmen

300 000 direkte und indirekte Arbeitsplätze

58 Milliarden der Verkäufe im Jahr 2018

eine positive Handelsbilanz mit dem Rest der Welt von **34 Milliarden**

58 000 Rekrutierungen in den letzten 5 Jahren

Ein Vorteil für Frankreich im globalen wirtschaftlichen Wettbewerb

Der Sektor, der mehr als 1.300 Unternehmen in ganz Frankreich umfasst, von denen 400 dem Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS) angehören, repräsentiert rund 300.000 hochqualifizierte direkte und indirekte Arbeitsplätze (Ingenieure, Techniker, Gesellen), die sich

über eine Lieferkette aus KMU und ETIs um Großkunden (Airbus, Dassault, Thales, Safran) und international renommierte Ausrüstungshersteller verteilen.

Getragen von einem weltweiten Luftverkehr, der seit mehreren Jahren stetig wächst, erwirtschaftete die französische Luftfahrtindustrie im Jahr 2018 einen Gesamtumsatz (nicht konsolidiert) von 58 Milliarden Euro, wovon 44% auf den Export entfielen (77% in der Zivilluftfahrt). Zwischen 2014 und 2018 stellte sie mehr als 58.000 Personen ein und generierte allein im Jahr 2018 netto 4.000 neue Arbeitsplätze.

Zusätzlich zu seiner industriellen Tätigkeit zieht der Sektor eine große Anzahl von Forschungslabors und Ingenieurbüros an, investiert jedes Jahr stark in Forschung und Entwicklung und meldet zahlreiche Patente an.

Ein Exzellenzsektor, der nachhaltig von der aktuellen Gesundheitskrise betroffen ist

Heute ist es dieser gesamte Sektor, der von den Folgen der Gesundheitskrise im Zusammenhang mit COVID-19 bedroht ist.

Die Gesundheitskrise im Zusammenhang mit COVID-19 hat den Luftverkehrssektor schnell und schwer getroffen. Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA) schätzt die Auswirkungen der Pandemie auf den Umsatz der Fluggesellschaften derzeit auf 315 Milliarden Dollar, d.h. einen Rückgang von 55% im Vergleich zu den Prognosen für 2019. Als Kaskadeneffekt ist die gesamte globale Flugzeugbauindustrie betroffen, und zwar in nie dagewesenen Ausmaßen.

Zwar besteht kein Zweifel daran, dass das Flugzeug ein notwendiges Transportmittel bleiben wird, doch werden die Auswirkungen der Gesundheitskrise auf das wirtschaftliche Gleichgewicht der Fluggesellschaften zumindest für eine Weile ihre Fähigkeit, in neue Flugzeuge zu investieren, verringern. Sie könnte auch zu Veränderungen im Verhalten der Fahrgäste führen, indem sie sie dazu ermutigt, nach Möglichkeit auf andere Verkehrsträger auszuweichen oder das Reisen aufzugeben. In diesem Zusammenhang wird die Luftfahrtindustrie zumindest bis Ende 2020 und höchstwahrscheinlich bis 2021 einen erheblichen Rückgang der Aktivitäten (in der Größenordnung von -40%) verzeichnen.

Diese Krise sollte jedoch weder das Know-how dieser herausragenden Industrie gefährden noch ihre Fähigkeit zur Erholung beeinträchtigen.

Dazu ist es notwendig, die Fähigkeiten und das Know-how der Industrie so weit wie möglich zu erhalten, um sich auf den Aufschwung vorzubereiten, aber auch die Anstrengungen fortzusetzen, die unternommen wurden, um die Wettbewerbsfähigkeit der französischen Lieferkette zu verbessern und zukünftige Flugzeuggenerationen noch umweltfreundlicher zu gestalten, um die ehrgeizigen Ziele der Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen.

Die Luftfahrtindustrie hat von den ersten von der Regierung eingeführten Notfallmaßnahmen profitiert und wird dies auch weiterhin tun, um Arbeitsplätze und Qualifikationen zu sichern.

Der Sektor hat von den von der Regierung eingeführten Maßnahmen profitiert, die allen Unternehmen gemeinsam sind:

- Mitte Mai wurden bereits 1,5 Milliarden Euro an staatlich garantierten Krediten (PGE) an Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie vergeben.
- Innerhalb des Sektors der Herstellung von Transportausrüstungen mit Ausnahme der Automobilindustrie, zu der auch der Luftfahrtsektor gehört, haben 651 Industriestandorte seit dem 1. März die Genehmigung beantragt, für rund 110.000 Beschäftigte eine Teilaktivität aufzunehmen.

Das den Unternehmen angebotene außerordentliche Teilaktivitätsprogramm ermöglicht es, in der Zeit des sehr starken Rückgangs der Aktivität so viele Arbeitsplätze wie möglich zu erhalten. Das Programm wurde am 1. Juni neu ausgerichtet, um die allmähliche Erholung der Tätigkeit zu begleiten.

Der Rückgang des Luftverkehrs und die großen Schwierigkeiten, mit denen die Fluggesellschaften der Welt zu kämpfen haben, wirken sich jedoch direkt auf die Nachfrage nach neuen Flugzeugen und Flugzeugersatzteilen aus.



Die Flugzeugbauindustrie ist eine zeitaufwändige Branche, und die von den wichtigsten Herstellern angekündigten erheblichen Verringerungen der Produktionsraten führen aufgrund der vorhandenen Lagerbestände zu einem noch stärkeren Rückgang der Produktion in diesem Sektor.

Derzeit laufen Gespräche zwischen dem Staat und den Sozialpartnern über die Schaffung eines neuen Systems langfristiger Teilaktivitäten, das es ermöglicht, in einem ausgehandelten Rahmen und mit staatlicher Kofinanzierung Arbeitsplätze zu retten. Ziel ist es, diese Regelung ab Juli in Unternehmen, in denen dies notwendig sein wird, anzuwenden. Die Luftfahrtindustrie wird in hohem Maße von dieser neuen Maßnahme profitieren, die es ermöglichen wird, Tausende von Arbeitsplätzen und das für die Exzellenz der Unternehmen unerlässliche Know-how zu sichern.

Zusätzlich zu dem neuen langfristigen Teilzeitbeschäftigungsplan, der die Arbeitnehmer zum Verbleib im Erwerbsleben ermutigen soll, wird die Luftfahrtindustrie auch in der Lage sein, die Instrumente zu mobilisieren, die es unterbeschäftigten Arbeitnehmern ermöglichen, vorübergehend in Unternehmen zu arbeiten, die Qualifikationsanforderungen äußern. Der Staat wird diese Operationen durch ein Regelwerk unterstützen, das Aktivitäten fördert. Insbesondere wird es KMU, die sich im Umbruch befinden, in die Lage versetzen, die fortgeschrittenen Fähigkeiten der Mitarbeiter von Großkunden, die während des Zeitraums nicht voll ausgelastet sind, auf erschwingliche Weise zu nutzen.

Darüber hinaus haben viele Zulieferer in diesem Sektor aufgrund des Rückgangs der Produktionsraten inzwischen große Lagerbestände an Materialien und Teilen, die ihren Cashflow erheblich belasten. Es wurde eine Arbeitsgruppe zwischen Auftraggebern, Unterauftragnehmern und dem Bankensektor eingerichtet, um zu prüfen, wie die Last dieser Bestände am besten auf die verschiedenen Akteure verteilt werden kann.

Schließlich wird in jeder Region ein aktives Überwachungssystem eingerichtet, mit einer Überwachungseinheit, die die staatlichen Dienste, die Region und den Sektor zusammenführt und die damit beauftragt ist, Unternehmen des Sektors zu identifizieren, die auf mögliche Schwierigkeiten stoßen.

Unterstützung der Nachfrage: für die Erneuerung einer umweltfreundlicheren Flotte

Die Fluggesellschaften müssen trotz des fast vollständigen Wegfalls ihrer Einnahmen erhebliche nicht operative Kosten (Personalkosten, Fixkosten, finanzielle Kosten für den Aufbau der Flotten usw.) tragen. Sie befinden sich daher in einer schwierigen Situation, die für viele von ihnen eine erneute Unterstützung durch ihre nationalen Behörden oder Aktionäre erfordert. In einem solchen Kontext versuchen die Fluggesellschaften, kommerzielle Verpflichtungen mit globalen Flugzeugherstellern neu zu verhandeln. Sie entscheiden sich für die Verschiebung von Flugzeugauslieferungen und in einigen Fällen für die Stornierung von Aufträgen. Diese Verlangsamung der Nachfrage auf globaler Ebene belastet natürlich die gesamte Flugzeugproduktionskette, da sie zu einer Verlangsamung der Produktionsraten der Hersteller und damit zu einem Rückgang der an ihre Unterlieferanten erteilten Aufträge führt.

Die Entwicklung von Programmen zur finanziellen Unterstützung des Exports

Was ist offizielle Exportfinanzierungsunterstützung?

Bpifrance Assurance Export, eine Tochtergesellschaft von Bpifrance SA, verwaltet öffentliche Exportgarantien im Namen, im Auftrag und unter der Kontrolle des Staates. Ziel der Exportkreditversicherung von Bpifrance ist die Förderung und Unterstützung französischer Exporte durch die Versicherung politischer oder kommerzieller Risiken als Ergänzung zum privaten Markt, zugunsten von Exporteuren, die internationale Märkte erschließen und Produkte und Dienstleistungen unter Einhaltung der erforderlichen französischen Aktienregeln vermarkten, sowie zugunsten von Kreditgebern, die Finanzierungen für ausländische Käufer bereitstellen. Die öffentliche finanzielle Unterstützung wird durch das Luftverkehrsabkommen des OECD-Abkommens geregelt, in dem die verschiedenen Merkmale der Finanzierung, insbesondere die Mindestprämiensätze, festgelegt sind. Diese Regeln sind für die verschiedenen Teilnehmer an dem Übereinkommen, darunter beispielsweise die Vereinigten Staaten oder Brasilien, verbindlich. Darüber hinaus kommen Exporte aus dem Luftfahrtsektor in den Genuss günstiger Bedingungen im Vergleich zu Garantien, die im Allgemeinen für andere Sektoren gelten, soweit eine reine und bedingungslose Garantie anwendbar ist.

Es wird nun vorgeschlagen, die Rolle dieser öffentlichen finanziellen Unterstützung zu stärken. Bis vor kurzem, vor der COVID-Krise,¹⁹ boten Banken oder Finanzmärkte viele Finanzierungslösungen für den Kauf neuer Flugzeuge oder Hubschrauber an, ohne dass öffentliche finanzielle Unterstützung erforderlich war. Der Rückgriff auf öffentliche Garantien von Bpifrance Assurance Export war daher z.B. im Jahr 2019 gering, sowohl hinsichtlich der Anzahl der Flugzeuge als auch der finanzierten Beträge - obwohl diese Unterstützung für bestimmte Marktsegmente nach wie vor unerlässlich ist. Es werden drei Maßnahmen vorgeschlagen, um die öffentliche Unterstützung vorübergehend zu verstärken:

Massnahme 1: Erhöhung der Unterstützung von Bpifrance Assurance Export für Exporte aus dem Sektor

Die öffentliche Kreditversicherung fungiert als Krisenabsorber.

In der aktuellen Gesundheitskrise, wie auch in der Finanzkrise von 2008, ist einer der wichtigsten Hebel zur Unterstützung der Auftragsannahme oder zur Vermeidung von Auftragsstornierungen die öffentliche Kreditversicherung, die finanzielle Unterstützung für Transaktionen bietet und als Puffer gegen die Verschlechterung der Kreditqualität von Fluggesellschaften fungiert. Der französische Staat wird den Sektor über Bpifrance Assurance Export weiterhin unterstützen, indem er die öffentliche finanzielle Unterstützung erhöht, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Flugzeuge, die Garantievolumina als auch den Anteil der öffentlichen Intervention auf dem betreffenden Markt.

Zur Veranschaulichung: Bpifrance Assurance Export gewährte kürzlich ihre Bürgschaft nach einer Entscheidung des Wirtschafts- und Finanzministers zur Finanzierung des französischen Anteils an der Finanzierung des Verkaufs mehrerer Flugzeuge der Airbus-Mittelstreckenfamilie an die türkische Fluggesellschaft Pegasus Airlines. Diese Unterstützung, in Abstimmung mit unseren britischen Partnern, dem Kreditversicherer UKEF, und dem deutschen Kreditversicherer Euler-Hermes, wird es ermöglichen, dass diese verschiedenen Lieferungen (und damit auch die damit verbundenen Zahlungen an den Hersteller) im Laufe des Jahres 2020 erfolgen können.

Maßnahme 2: Verabschiedung eines Moratoriums für die Rückzahlung von Exportkrediten, die Fluggesellschaften gewährt werden, für 12 Monate ab Ende März 2020.

Der Minister für Wirtschaft und Finanzen hat ein Moratorium für Kapitalrückzahlungen für Kredite von Fluggesellschaften beschlossen, die sich bereits im Portfolio von Bpifrance Assurance Export befinden. Es wird derzeit umgesetzt.

Die französische Regierung hat gemeinsam mit ihren deutschen, britischen und italienischen Partnern die Bedingungen für die Gewährung eines einjährigen Moratoriums ab Ende März 2020 für die Tilgung von Kapitalrückzahlungen für Fluglinienverträge festgelegt, die bereits garantiert sind und deren Darlehen gerade getilgt werden. Die aufgeschobenen Fälligkeiten sind dann in den folgenden drei Jahren rückzahlbar.

Das Hauptziel dieses Moratoriums besteht darin, die öffentlichen Finanzen zu erhalten, indem versucht wird, Stundungen oder Rückzahlungsschwierigkeiten von Fluggesellschaften bei von Bpifrance Assurance Export garantierten Darlehen zu vermeiden. Im Falle des Ausfalls einer Fluggesellschaft oder eines operationellen Leasinggebers bei einem von Bpifrance Assurance Export garantierten Kredit tritt der öffentliche Kreditversicherer an die Stelle des säumigen Schuldners und erstattet direkt an die Kreditgeber, die den Exportkredit gewährt haben.

Das zweite Ziel des Moratoriums besteht auch darin, unsere Exporteure bei ihren laufenden Handelsverhandlungen zu unterstützen. Auf Ersuchen Frankreichs eine Verpflichtung der Begünstigten, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die vor der Krise unterzeichneten Handelsverträge einzuhalten.

Ein drittes Ziel, das auf Wunsch Frankreichs eingeführt wurde, besteht darin, die Fluggesellschaften zu ermutigen, öffentliche Berichte über ihre CO₂-Emissionen zu veröffentlichen und Strategien zur Reduzierung und/oder Kompensation dieser Emissionen zu verabschieden und zu veröffentlichen.

Als Gegenleistung für den Erhalt des Moratoriums verpflichten sich die begünstigten Fluggesellschaften schließlich, bis zur vollständigen Rückzahlung des gestundeten Teils des Kredits keine Dividenden oder andere Beträge an ihre Aktionäre (einschließlich Aktionärsdarlehen) zu zahlen und keine Aktienrückkaufprogramme durchzuführen. Andernfalls sind die Begünstigten verpflichtet, die gestundeten Kreditbeträge sofort zurückzuzahlen.

Maßnahme 3: Schlagen Sie eine vorübergehende Lockerung der Rückzahlungsbedingungen für den Kauf neuer Flugzeuge vor.

Es ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ihren Partnern im Luftverkehrsabkommen des OECD-Übereinkommens eine vorübergehende Lockerung vorschlagen.

Bei neuen Zusagen würde eine vorübergehende Lockerung der OECD-Finanzierungsbedingungen eine Lockerung der gemeinsamen Finanzdisziplinen ermöglichen, um sie an die aktuelle Krise anzupassen und so die Flugzeugkäufe der Fluggesellschaften zu erleichtern. Frankreich wird sich im Rahmen dieser Verhandlungen für die Einbeziehung einer starken ökologischen Ambition einsetzen, so dass die Umsetzung einer solchen vorübergehenden Lockerung die Begünstigten dazu ermutigen würde, Strategien zur Messung und Reduzierung oder zum Ausgleich ihrer Treibhausgasemissionen anzuwenden.

Um umgesetzt werden zu können, muss dieser Vorschlag von allen Unterzeichnern des Abkommens über den Luftfahrtsektor im Konsens angenommen werden. Sollte der Vorschlag im Konsens angenommen werden, könnte er wahrscheinlich ab Juli 2020 umgesetzt und rückwirkend bis Juni 2020 angewendet werden.

Militärisches, ziviles Sicherheitskommando und Gendarmerie-Kommando

Die französische Luftfahrtindustrie zeichnet sich durch starke Synergien zwischen zivilen und militärischen Aktivitäten aus, sowohl auf der Ebene großer Hauptauftragnehmer als auch auf der Ebene von Ausrüstungsherstellern und Unterauftragnehmern. Das Ökosystem der Verteidigungsluftfahrtindustrie hat mit der Kampffliegerei, den "Missionsflugzeugen" (taktischer Transport, Überwachung und Aufklärung) und den Kampfhubschraubern seine eigenen Besonderheiten, aber die Verbindungen sind eng, und Entwicklungen, die spezifisch für militärische Aktivitäten sind, finden oft erst einige Jahre später Anwendungen im zivilen Bereich.

Die Vorbereitung auf die Zukunft steht im Mittelpunkt der Arbeit der Generaldirektion für Rüstung (DGA) des französischen Militärministeriums, und in diesem Zusammenhang ist das künftige Luftkampfsystem oder das in Zusammenarbeit mit mehreren europäischen Ländern vorbereitete Luftkampfdrohne mittlerer Höhe und langer Reichweite zu nennen. Diese sehr langfristigen Investitionen setzen eine gesunde nationale Industrie voraus. Daher müssen wir der Luftfahrtindustrie helfen, diese schwierige Zeit zu überstehen, indem wir ihre Kompetenzen und industriellen Kapazitäten erhalten, die für unsere strategische Autonomie unerlässlich sind.

Wir werden den Geschäftsplan der Branche ganz konkret unterstützen, indem wir Vorbestellungen für Flugzeuge, Hubschrauber und militärische UAVs aufgeben und damit konkrete und unmittelbare Unterstützung für den Erhalt von Arbeitsplätzen, insbesondere in KMU und kleinen und mittleren Unternehmen, leisten.

Der Gesamtbetrag dieser Vorbestellungen wird sich auf 832 Millionen Euro belaufen. Der Gesamtbetrag dieser Vorbestellungen wird sich auf 832 Millionen Euro belaufen.



Maßnahme 1: Vorwegnahme der Bestellung von 3 Mehrzweck-Tankflugzeugen des Typs A330 - MRTT Phénix

Der A330-MRTT Phénix (Multi-Role Tanker Transport) basiert auf einem Airbus A330, der für die ihm anvertrauten militärischen Missionen umgebaut wurde: Umsetzung der Luftkomponente der Abschreckung, Beitrag zur permanenten Sicherheitshaltung, Kräfte- und Machtprojektion sowie medizinischer Transport im Falle einer medizinischen Notevakuierung. Sie ersetzt die Flugzeuge A310 und A340 der Luftwaffe, deren Durchschnittsalter 34 bzw. 25 Jahre beträgt.

Die Herstellung eines A330-MRTT mobilisiert die vier Airbus-Standorte in Frankreich (Toulouse, Saint-Eloi, Nantes und Saint-Nazaire) und die gesamte Zulieferkette (Daher, Latécoère und viele andere KMU und ETIs).

Mit dieser Maßnahme wird das Äquivalent von 100 Arbeitsplätzen für 2 Jahre erhalten. Sie wird es ermöglichen, die Ausmusterung der A340 (2020 statt 2028) und der A310 (2021 statt 2023) vorwegzunehmen.¹⁰⁰ Arbeitsplätzen für 2 Jahre erhalten. Sie wird es ermöglichen, die Ausmusterung der A340 (2020 statt 2028) und der A310 (2021 statt 2023) vorwegzunehmen.



Maßnahme 2: Vorwegnahme der Bestellung eines leichten Überwachungsflugzeugs und Geheimdienst ALSR

Das ALSR ist ein Flugzeug, das mit optronischen, Radar- und elektromagnetischen Aufklärungssensoren ausgestattet ist. Sie ermöglicht es den Armeen, strategische Aufklärungs-, Nachrichtendienst- oder Kampfeinsätze in Krisengebieten durchzuführen.

Das zivile Basisflugzeug wird von Sabena Technics und Thales mit dem Beitrag zahlreicher KMU und ETIs (Ecrin, Aquitaine électronique, Arelis, Avantix, Elvia, NSE, Reflex, Protoplane, SERTA, AT Aerospace, Dormeca, Examéca Aerotube, Micro-Sud...) vollständig umgebaut.

Die bestellte ALSR wird das Äquivalent von 150 Arbeitsplätzen für 2 Jahre erhalten.



Maßnahme 3: Die Reihenfolge vorwegnehmen von 8 H225M-Hubschraubern - Luftwaffe Caracal

Als Manövrierhubschrauber, die auf Rettungseinsätze spezialisiert sind, werden die H225M Caracal bei zahlreichen externen Operationen eingesetzt, insbesondere im Rahmen der Operation Barkhane. Sie werden die Puma-Flugzeuge der Luftwaffe ersetzen, deren Durchschnittsalter 43 Jahre beträgt.

Der H225M wird auf den Hubschrauber-Produktionslinien von Marignane (Airbus Helicopters) montiert, dessen Aktivitäten stark von der Krise betroffen sind. Die Herstellung des H225M erfolgt auf den Hubschrauber-Motorproduktionslinien von Safran HE und KMU/ETI wie Mecachrome.

Die 8 bestellten Hubschrauber werden das Äquivalent von 960 Arbeitsplätzen für 3 Jahre erhalten.



Maßnahme 4: Antizipieren des Kommandos von Marine-Überwachungsdrohnen

Luftgestützte UAV- (A-UAV) und schiffsgestützte Mini-UAV-Systeme (SMDM) der Marine bieten Überwasserschiffen eine Identifizierungs- und Aufklärungsfähigkeit, die die Bordhubschrauber für damit ausgerüstete Schiffe ergänzen.

Für SDAM wird der zivile Hubschrauber Cabri G2 des KMUs Guimbal durch Hubschrauber der NavalGroup und Airbus Helicopters an die militärischen Bedürfnisse und die Meeresumwelt angepasst. Die SMDM-Systeme werden von PME SurveyCopter geliefert.

Mit dieser Maßnahme wird das Äquivalent von 15 Arbeitsplätzen für 2 Jahre erhalten.



Maßnahme 5: Vorwegnahme der Ordnung der zivilen Sicherheits- und Gendarmerie-Hubschrauber

Rechnen Sie mit der Bestellung von zwei EC-145 der neuen Generation zum Preis von 32 M€. Damit soll der Verlust von 4 Flugzeugen infolge von Unfällen (insbesondere der von 2019) teilweise kompensiert werden.

Rechnen Sie mit der Bestellung von zehn EC-160 für Gesamtkosten von 200 M€. Ziel ist es, einige der 26 AS-350 Squirrels der Gendarmerie durch vielseitigere Flugzeuge zu ersetzen. Diese Erneuerung wäre Teil einer Politik zur Rationalisierung der gesamten Flotte.

Diese 12 bestellten Hubschrauber werden das Äquivalent von 640 Arbeitsplätzen für 3 Jahre erhalten.

Staatliche Unterstützung für Air France-KLM

Air France-KLM ist für Frankreich ein strategischer Akteur, der die Anbindung seiner Gebiete, den Zugang Frankreichs zur Welt, seine Unabhängigkeit und seine Versorgungssicherheit gewährleistet. Es handelt sich auch um ein strategisches Unternehmen, das ein beträchtliches Gewicht in der französischen Wirtschaft hat: mehr als 350.000 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze in Frankreich. Für jeden direkten Arbeitsplatz bei Air France gibt es 4 Arbeitsplätze im Land, d.h. ein Gesamtbeitrag zur Wirtschaft von 22 Milliarden Euro.

Darüber hinaus ist Air France ein wichtiger Akteur im Flughafen- und Luftfahrtsektor. Mit einer Flotte von über 300 Flugzeugen ist Air France einer der Hauptkunden von Airbus. Die Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens trotz der massiven Auswirkungen der Krise ermöglicht es ihm daher, seine laufenden Flugzeugbestellungen fortzusetzen, und ermöglicht die Aufrechterhaltung künftiger zusätzlicher Aufträge. In der Tat wird das Unternehmen in den kommenden Jahren einen erheblichen Teil seiner Flotte weiter erneuern müssen.

In Erwartung bedeutender technologischer Innovationen in der Luftfahrt bleibt die Flottenerneuerung der wichtigste Hebel, der einer Fluggesellschaft heute unmittelbar zur Verfügung steht, um ihren ökologischen Fußabdruck zu verringern, dank der technischen Fortschritte der zuletzt produzierten Flugzeugmodelle (sparsamere Motoren, leichtere Materialien usw.). Die Aufrechterhaltung der Fähigkeit des Unternehmens, in diesem Bereich zu investieren, ist daher der beste Hebel, um eine umweltfreundliche Nüchternheit zu gewährleisten, ein Ziel, das für die Einhaltung der ökologischen Verpflichtungen der Regierung und die allgemeine Akzeptanz des Luftverkehrs von wesentlicher Bedeutung ist.

Diese treibende Rolle, die Air France bei der Nachfrage nach Flugzeugen in den kommenden Jahren spielen wird, war einer der Hauptgründe für die Entscheidung der Regierung, einen Unterstützungsplan zu gewähren, um die Zukunft der Fluggesellschaft zu sichern. Dank dieser Unterstützung wird Air France in der Lage sein, ihre Flotte schneller zu erneuern, die französische Luftfahrtindustrie zu unterstützen und die Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die Umwelt zu verringern.

Chronologie des Unterstützungsplans

- **März-April 2020:** Verhandlungen der Agence des participations de l'Etat (APE) mit dem Unternehmen und den Banken über ein Gesamthilfepaket zur Deckung des Liquiditätsbedarfs der Air France-Tochter für die nächsten 12 Monate. Der Plan wird über die Holdinggesellschaft Air France-KLM abgewickelt, an der der Staat mit 14,3% beteiligt ist. Der Plan ist Teil des befristeten staatlichen Beihilfeprogramms COVID-19 der Europäischen Kommission.
- **24. April 2020:** Positives Votum im Verwaltungsrat und Ankündigung eines Hilfspakets von insgesamt 7 Milliarden Euro, bestehend aus einem staatlich garantierten Bankkredit von 4 Milliarden Euro und einem Kontokorrentvorschuss des staatlichen Anteilseigners von 3 Milliarden Euro.
- **4. Mai 2020 :** Validierung der Operation durch die Europäische Kommission, mit einer Rendezvous-Klausel vor Ende 2020 zum Zeitpunkt der Rekapitalisierung der Gruppe.
- **7. Mai 2020 :** Abschluss und Unterzeichnung der Operation.

Von der Regierung angeforderte Gegenparteien

Die Regierung hat eine sehr umfassende Liste von Forderungen aufgestellt, die Air France als Gegenleistung für diesen außergewöhnlichen Unterstützungsplan erfüllen muss.

Diese Gegenstücke zielen insbesondere auf :

- die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Gruppe durch einen vom Management vorzulegenden Plan zur Sicherung der wirtschaftlichen und finanziellen Nachhaltigkeit der Gruppe zu ermöglichen;
- insbesondere in Bezug auf Air France, Strukturreformen zur Kostenkontrolle und Produktivitätsanstrengungen vorsehen, um sie mit den besten internationalen Standards in Einklang zu bringen, insbesondere durch die Aushandlung neuer Abkommen mit Arbeitnehmervertretungsorganisationen;
- Überprüfung des Umfangs des Inlandsmarktes mit der Reduzierung von Regionalflügen, wenn es eine Bahnalternative von weniger als 2h30 gibt, wobei Übersee- und internationale Verbindungen erhalten bleiben;
- die CO2-Emissionen von Großstadtflügen, die von Orly und von Region zu Region starten, bis Ende 2024 um 50% zu reduzieren und die Mittel- und Langstreckenflotte zu modernisieren, insbesondere um ihre ökologischen Auswirkungen zu verringern, und auch durch das Ziel, bis 2025 2% nachhaltigen alternativen Treibstoff in die Flugzeugtreibstofftanks einzufüllen.

Air France-KLM wird in Kürze jedes dieser Elemente in einem umfassenden Plan detailliert darlegen, um die Fluggesellschaft sowohl lebensfähiger zu machen und ihr damit die Rückkehr auf den Wachstumspfad zu ermöglichen, als auch umweltfreundlicher zu gestalten.

Unterstützung auf der Angebotsseite:

die Konsolidierung des Sektors und die Verstärkung seiner Investitionen zur Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit

Frankreich muss seinen Anteil an der Entwicklung und Herstellung der nächsten Gerätegenerationen erhalten und ausbauen. Sehr beträchtliche finanzielle Mittel werden daher auf die Forschung und Entwicklung für künftige dekarbonisierte Flugzeuge sowie auf die Modernisierung der Produktionslinien, Industrie 4.0, Robotisierung, Digitalisierung oder ökologische Innovationen konzentriert. Drei Interventionsstränge werden es ermöglichen, die Investitionsprojekte des Sektors zu unterstützen.

1. Komponente - Schaffung eines Luftfahrt-Investmentfonds :

ein Eigenkapital-Unterstützungsinstrument, um kritisches Know-how zu erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit von KMU und ETIs zu verbessern

Zusätzlich zu den von der Regierung ergriffenen Sofortmaßnahmen, die es ermöglicht haben, den unmittelbaren Liquiditätsbedarf der Unternehmen des Sektors zu decken, ist es nun notwendig, die Unternehmen mit Schlüsselprodukten und -technologien für die Zukunft der französischen Luftfahrtindustrie zu schützen und zu stärken.

Der Staat und die Industrie werden daher neue Eigenkapital- und Quasi-Eigenkapital-Finanzierungsinstrumente für KMU und ETIs in der französischen Luftfahrtindustrie schaffen, um diese durch Fusionen, Übernahmen, Reorganisation oder Refinanzierung und Bilanzrestrukturierung zu stärken und zu unterstützen.

Zum ersten Mal haben sich die vier Haupthersteller der GIFAS (Airbus, Safran, Dassault-Aviation und Thales) verpflichtet, gemeinsam und gemeinsam mit dem Staat über Bpifrance in einen Investitionsfonds zu investieren, der französische Unternehmen im Luftfahrtsektor, die durch die derzeitige Gesundheits- und Wirtschaftskrise geschwächt sind, unterstützen, stärken und entwickeln soll. Diese Unterstützung wird wesentlich sein, damit sie in den ökologischen Übergang investieren können, sobald die Krise vorbei ist.

Dieser Fonds sollte ab Sommer 2020 einsatzbereit sein, um das Risiko kurzfristiger Misserfolge zu mindern und gegebenenfalls Mehrheitsbeteiligungen übernehmen zu können.

Abonnenten werden in erster Linie der Staat über Bpifrance für 200 Millionen Euro sein. Die vier Hauptverantwortlichen des Sektors werden ebenfalls teilnehmen: Airbus für €116 Millionen, Safran für €58 Millionen, Dassault für €13 Millionen, Thales für €13 Millionen und Bpifrance. Der Fondsmanager und andere private und institutionelle Investoren werden den runden Tisch vervollständigen.

Ziel ist es, über dieses Instrument einen Gesamtbetrag von 1 Milliarde Euro (Fremd- und Eigenkapital) für die Industrie bereitzustellen, mit einer ersten Kapitalbeschaffung von 500 Millionen Euro, die bereits im Juli mobilisiert werden kann.

2. Teil - Schaffung eines öffentlichen Unterstützungsfonds für die Diversifizierung, Modernisierung und Umweltveränderung von Prozessen.

Nach dem Vorbild dessen, was für den Automobilsektor umgesetzt wird, soll ein neues System eingerichtet werden, um die Diversifizierung, die Modernisierung der Produktionsanlagen und die ökologische Umgestaltung des Luftfahrtsektors zu beschleunigen. Sie wird es den Unternehmen ermöglichen, wettbewerbsfähiger zu werden:

- Durch Beratungsdienste, die den Managern helfen, Wege zur Diversifizierung und/oder Anpassung des Produktionstools an das Werk 4.0 zu finden (Digitalisierung, Robotisierung ...);
- Durch direkte Subventionen zur Unterstützung von Investitionsprojekten und Forschungs- und Entwicklungsprojekten bei der industriellen Modernisierung.

Zusätzlich zum Unterstützungsfonds und in Übereinstimmung mit dem Programm "Industrie der Zukunft", das von der GIFAS in Zusammenarbeit mit dem Staat und den Regionen ins Leben gerufen wurde, wird die digitale Transformation des Netzes der Unternehmen des Sektors fortgesetzt und beschleunigt, um ihre industrielle Leistungsfähigkeit zu optimieren. Die Hauptauftragnehmer werden sich koordinieren, um eine stärkere Standardisierung der Lösungen für die Unternehmen zu ermöglichen, und werden ihren Unterauftragnehmern je nach Bedarf das Know-how und die Werkzeuge zur Verfügung stellen, die sie im Rahmen ihrer eigenen Erfahrungen mit Factory 4.0 entwickelt haben.

Diese personalisierte Unterstützung kann zu Investitionen führen, die dann im Rahmen dieses Modernisierungsunterstützungsfonds gefördert werden.

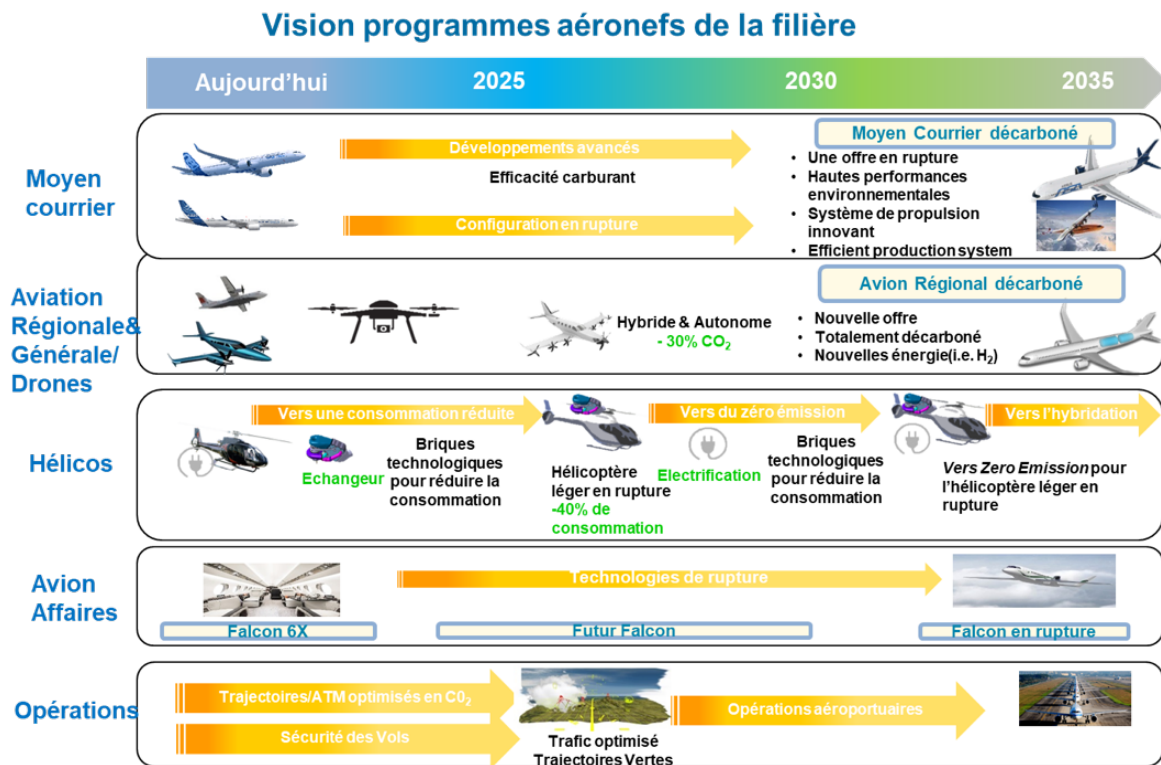
Im Laufe der nächsten Monate wird diese Regelung es ermöglichen, Umstellungsprojekte von Unternehmen zu unterstützen, wie z.B. die Einführung von innovativen und robotisierten Produktionslinien in mehreren Sektoren, wie der Zerspanung und der Elektronik, oder Unternehmen des Sektors zu unterstützen, die planen, ihre Aktivitäten durch Innovation umzustellen. So ist beispielsweise die Diversifizierung der Produktionslinien für den Gesundheitssektor (z.B. Herstellung von Beatmungsgeräten) oder den Energiesektor eines der Projekte, auf die das Programm abzielt.

Höhe der staatlichen Finanzierung: 300 Millionen Euro über drei Jahre.

3. Aktionsbereich - Verstärkte Unterstützung für F&E-Bemühungen, um Frankreich zu einem der fortschrittlichsten Länder bei "grünen" Flugzeugtechnologien zu machen

Die gegenwärtige Krise von noch nie dagewesenem Ausmaß wird sich nachhaltig auf die Fähigkeit der nationalen Luftfahrtindustrie auswirken, ihre F&E-Anstrengungen aufrechtzuerhalten. Diese sind besonders wichtig: Die Branche beschäftigt derzeit in Frankreich fast 35.000 Personen in der Forschung und Entwicklung, und fast ein Drittel dieser Arbeitsplätze ist nun durch den Verlust der Selbstfinanzierungskapazität infolge des langfristigen Rückgangs der Produktionsraten gefährdet.

Das Hauptziel des Plans besteht darin, den umweltpolitischen Durchbruch in der Luftfahrt vorzubereiten und gleichzeitig den größten Teil der Kapazitäten aller Komponenten des Sektors zu konsolidieren und umzuwandeln, in weniger als einem Jahrzehnt die Integration der bahnbrechenden Technologien, die die ökologische Umgestaltung des Sektors untermauern werden, in die Flugzeuge zu meistern und bedeutende Effizienzgewinne zu erzielen (Reduzierung der Kosten und Zyklen, allgemeine Beschleunigung der Reifung der Technologien usw.).



Mit diesem Unterstützungsplan kann Frankreich also sowohl die FuE-Arbeitsplätze und die Kompetenzen seiner Luftfahrtindustrie sichern als auch eine technische und industrielle Führungsrolle bei der Energiewende für alle Flugzeugkategorien übernehmen, insbesondere angesichts der Hebelwirkung bei der Bekämpfung der Treibhausgasemissionen, die die Position von Airbus und Safran als Weltmarktführer bei Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen und ihren Triebwerken bietet.

Dieser Plan zielt auf die Vorbereitung von :

- das Nachfolgemodell der A320, dem weltweit meistverkauften Verkehrsflugzeug, mit zwei sich ergänzenden Maßnahmen: höchste Sicherheit in Bezug auf die Energieeffizienz (30 % Kraftstoffeinsparung und 100 % Biokraftstoffkapazität) und die Umstellung auf Wasserstoff als Primärenergiequelle ("Null-CO₂-Emissionen"-Flugzeuge). Dieses Flugzeug, das zwischen 2033 und 2035 in Dienst gestellt werden könnte, mit einem ersten Demonstrator zwischen 2026 und 2028, wird die neuen Weltstandards für Verkehrsflugzeuge in ökologischer Hinsicht definieren;
- ein neues Regionalflugzeug, entweder ultra-nüchtern und hybrid-elektrisch oder ultra-nüchtern und wasserstoffbetrieben, das um 2030 in Dienst gestellt werden soll (Demonstrator im Jahr 2028);

- ein Nachfolger des Ecureuil, des meistverkauften Leichthubschraubers von Airbus Helicopters, der aus energetischer Sicht ultra-nüchtern ist (Verbrauchsreduzierung um 40 %), in erster Linie elektrisch hybridisierbar ist und in seiner neuesten Version (Demonstrator im Jahr 2029) mit Wasserstoff angetrieben wird;
- neue Geschäftsflugzeuge, die zu 100% mit Biokraftstoffen betrieben werden können und längerfristig zumindest teilweise mit Wasserstoff angetrieben werden, Hybridflugzeuge der allgemeinen Luftfahrt und Hochleistungsdrohnen (Demonstrator im Jahr 2030);
- die Optimierung des Flug- und Flughafenbetriebs (Flugbahnen und ATM) nach neuen Umweltkriterien (mindestens 5% Zuwachs), deren erste, auf die in Betrieb befindliche Flotte anwendbare Stufen vor 2025 eingesetzt werden könnten.

Der Fahrplan, den der Staat im Rahmen eines partnerschaftlichen Ansatzes mit den französischen Herstellern aufgestellt hat, umfasst etwa zwanzig große Themenbereiche, die alle wichtigen Kompetenzbereiche des nationalen Sektors abdecken.

Die Beschleunigung der F&E-Ausgaben wird den gesamten Sektor im ganzen Land bewässern:

- die Hauptkomponenten des in Frankreich kontrollierten Airbus-Flugzeugs (Rumpf an der Nase / Hauts de France, Mittelteil / Pays de la Loire, Antriebssystem / Ile-de-France und New Aquitaine, Avionik und Cockpit / Occitania und New Aquitaine, elektrische Systeme / Ile-de-France und Occitania, Flugsteuerung / Occitania, globale Architektur und Integration / Occitania) ;
- sowie Regionalflugzeuge (Okzitanien), Touristen- oder Geschäftsflugzeuge (Okzitanien, Ile-de-France und New-Aquitaine), leichte Hubschrauber (Provence-Alpes-Côte d'Azur und Ile-de-France), Luftoperationen ;
- Darüber hinaus gibt es bahnbrechende Themen zu dekarbonisierten Energien und Hochleistungs-UAVs.

Jedes dieser Themen wird während des Zehnjahreszyklus einen Demonstrator der Skala 1 tragen. Alle territorialen Ökosysteme, insbesondere KMU, werden einbezogen. Dieses Prinzip der breiten Assoziierung wurde bereits in den Demonstratoren des Zukunftsinvestitionsprogramms (2010-2016) umgesetzt, wodurch letztendlich mehr als 250 KMUs assoziiert werden konnten und ihnen einen sehr großen Vorsprung bei der Auswahl der Programmpartner (A320neo, A350, LEAP-Triebwerk, H160) boten, die ihre Erfahrung nutzten. Um die Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen des Sektors aufrechtzuerhalten und zu beschleunigen, wird das öffentliche Unterstützungsbudget für das Jahr 2020 mehr als verdoppelt, und es werden insgesamt 300 Millionen Euro mobilisiert, um zu den Bemühungen um eine Wiederbelebung und Beschleunigung der Dekarbonisierung des Sektors beizutragen. Dieser Betrag wird in den Jahren 2021 und 2022 weiter auf 600 Mio. €/Jahr verdoppelt, zum Teil auf der Grundlage eines Beitrags aus dem Europäischen Konjunkturprogramm (200 Mio. € pro Jahr).

Darüber hinaus wird die Hilfe für den Luftfahrtsektor durch das Zukunftsinvestitionsprogramm (PIA) im Bereich des Wasserstoffantriebs in Höhe von 50 Millionen Euro oder durch neue Mittel für die technologischen Forschungsinstitute (IRT) aufgestockt, die im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften in Höhe von 85 Millionen Euro der Luft- und Raumfahrt zugute kommen werden.

Höhe der öffentlichen Mittel: 1,5 Milliarden Euro in den nächsten drei Jahren.

BEISPIELE FÜR UNTERSTÜTZTE PROJEKTE IM JAHR 2020

Die 300 Millionen Euro für 2020 werden es ermöglichen, in verschiedenen Bereichen mit den Vorbereitungsarbeiten für grüne Geräte zu beginnen:

- Wasserstoffantrieb: **Das Projekt HYPERION** wird es ermöglichen, eine vorläufige Risikobewertung eines Wasserstoffmotors und seines kryogenen Versorgungskreislaufs zu identifizieren und durchzuführen, indem die Kompetenzen der Luft- und Raumfahrtindustrie (Ariane-Gruppe) kombiniert werden;
- Elektrische Hybridisierung des Antriebs: **Die Projekte COMPAQ und EPROTECH** werden sich mit der Technologie der elektrischen Bordnetze befassen, die eine Leistung in der Größenordnung von MW transportieren können, das Projekt HELYBRID wird eine Demonstration der elektrischen Hybridisierung des Antriebs eines leichten Hubschraubers vorbereiten;
- das zukünftige ultra-nüchterne Triebwerk: **5 Projekte für 2020** werden sich auf das Bläsermodul dieses zukünftigen Triebwerks konzentrieren, das darauf abzielt, die Bypass-Verhältnisse (in der Größenordnung von 20-25 gegenüber 12 beim derzeitigen LEAP-Triebwerk) mit einer für das Triebwerk extrem kompakten und leichten Bauweise, einschließlich einer innovativen Architektur und fortschrittlicher Materialien, zu reduzieren;
- Optimierung der Form: **Das Projekt MAJESTIC** widmet sich dem Entwurf eines Flügels mit hoher Streckung und optimierter Masse, der bis zu 5% Emissionseinsparungen bringen könnte, sowie von Systemen und Flächen (Querruder, Vorflügel), die es ermöglichen, ihn unter Kontrolle zu halten (ein Flügel mit hoher Streckung verformt sich im Verlauf des Fluges).

Die Verpflichtungen der Luftfahrtindustrie

Dieser Unterstützungsplan ist Teil einer kollektiven Verpflichtung aller Akteure in der Luftfahrtindustrie. Ziel ist es, das Know-how und die Fähigkeiten Frankreichs zu erhalten und gleichzeitig die tiefgreifenden Veränderungen zugunsten des ökologischen Übergangs erfolgreich durchzuführen.

Eine Strategie, die sich auf den ökologischen Übergang und die Entkarbonisierung des Luftverkehrs konzentriert

4,8 Mio. Tonnen CO₂ Emissionen aus dem Inlandsflugverkehr (einschließlich Übersee) im Jahr 2018.

2,8% der CO₂-Emissionen des Verkehrs Anteil der Emissionen aus dem Inlandsflugverkehr (einschließlich Übersee) am Gesamtverkehr in Frankreich im Jahr 2017 (ohne internationalen Verkehr)

-25% der CO₂-Emissionen pro Passagier-km zwischen 2000 und 2018.

Der Luftverkehr hat in den letzten Jahren in Frankreich und in der ganzen Welt, insbesondere in Asien, ein kontinuierliches Wachstum erfahren, das die französische Luftfahrtindustrie vor eine doppelte Herausforderung stellt: die von den Fluggesellschaften benötigten Flugzeuge herstellen und

gleichzeitig die Technologien entwickeln zu können, die dieses globale Wachstum mit dem ökologischen Übergang vereinbar machen.

Auf globaler Ebene haben sich IATA und ATAG das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen (THG) bis 2050 gegenüber 2005 zu halbieren.

Die gegenwärtige Krise führt zu einem sehr deutlichen Rückgang der Luftverkehrsnachfrage und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen. Diese Reduzierung der Emissionen ist jedoch nur vorübergehend, so dass es für die französische Industrie unerlässlich ist, ihre Arbeit für künftige Generationen von ultra-nüchternen und kohlendioxidarmen Flugzeugen fortzusetzen und weiter zu verstärken.

Angesichts der Entwicklungszyklen in der Luftfahrtindustrie müssen die Anstrengungen über einen langen Zeitraum hinweg unternommen werden. Die Unterstützung von Forschung und Entwicklung in der Luftfahrtindustrie, insbesondere durch den CORAC, wird es ermöglichen, die Investitionen zu beschleunigen, die für die Entwicklung der technologischen Bausteine erforderlich sind, die für die Herstellung dekarbonisierter Flugzeuge in den kommenden Jahrzehnten benötigt werden, und so dazu beitragen, die Verpflichtung zur Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erfüllen.

Der Unterstützungsplan der Regierung zielt also darauf ab, das in Frankreich vorhandene Know-how und die Fähigkeiten zu erhalten und gleichzeitig die tiefgreifenden Veränderungen zu Gunsten des ökologischen Übergangs zu erreichen, indem so früh wie möglich eine gemeinsame Strategie verfolgt wird.

Eine verstärkte Unterstützung für Forschung und Entwicklung zielt daher auf die Entwicklung zukünftiger Technologien für weniger kohlenstoffintensive Flugzeuge ab.

Die Unterzeichnung einer Verpflichtungscharta über die Beziehungen zwischen Hauptauftragnehmern und Unterauftragnehmern.

Ein Exzellenzsektor, den es zu erhalten gilt

Die französische Luftfahrtindustrie ist historisch gesehen einer der am besten strukturierten Industriesektoren Frankreichs, der sich um seine Großkunden, seine Ausrüstungshersteller und -zulieferer sowie eine große Anzahl kleiner und mittlerer Unternehmen dreht.

Angesichts der besonderen Umstände, die durch die COVID-19-Krise entstanden sind, und im Rahmen des Unterstützungsplans, den die Regierung zur Unterstützung der Unternehmen des Sektors aufgestellt hat, verpflichten sich die großen Hersteller, mit ihren Zulieferern zusammenzuarbeiten, um ihre Beziehungen zu stärken und die Solidarität zwischen den Unternehmen des Sektors zu gewährleisten.

Ziel ist es, die in Frankreich vorhandenen Kenntnisse und Fähigkeiten zu erhalten und gleichzeitig die weitreichenden Veränderungen, die zugunsten des ökologischen Übergangs vorgenommen werden müssen, erfolgreich durchzuführen, indem eine gemeinsame Strategie so weit wie möglich im Vorfeld verfolgt wird.

Strukturierung der Verpflichtungen für den gesamten französischen Sektor

Staatliche Unterstützung für die größten Unternehmen sollte dazu beitragen, den Sektor zu stabilisieren und seine langfristige Fähigkeit zur Entwicklung der nächsten Generation von umweltfreundlichen Flugzeugen zu erhalten. Diese Unterstützung sollte es auch ermöglichen, diese nächsten Flugzeuggenerationen in Frankreich zu produzieren und damit die gesamte französische Industrie zu bewässern.

Die Unternehmen des Sektors haben sich zu einer neuen Strukturierungscharta verpflichtet:

- Bei der Auswahl der Lieferanten einen Ansatz zu wählen, der auf den globalen Betriebskosten basiert und insbesondere die Kriterien Logistikkosten, Risiken, Qualität sowie Umweltkosten integriert.
- Berücksichtigung von CSR (Corporate Social Responsibility) und Innovationskriterien.
- Ziehen Sie das Angebot von Lieferanten, die in Frankreich und in Europa produzieren, wohlwollend in Betracht, wenn es in Bezug auf die Gesamtkosten genauso wettbewerbsfähig ist wie ein Angebot außerhalb Frankreichs und Europas.
- Abgesehen von spezifischen Zielen der kommerziellen Kompensation, geben Sie nicht a priori Ziele der Lokalisierung außerhalb Frankreichs an französische oder europäische Anbieter vor.
- Erwägen Sie die Repatriierung von strategischer Produktion oder technologischem Know-how für die französische und europäische Industrie.
- Ausgewogenere Beziehungen zwischen Auftraggebern und Lieferanten entwickeln und insbesondere feste Bestellungen respektieren.
- Verstärkter Einsatz von Mediation zwischen Unternehmen.
- Käufer in diesen neuen Praktiken schulen.

Um die Analyse und ordnungsgemäße Anwendung dieser Verpflichtungen zu gewährleisten, wird die Regierung mit dem Wirtschaftsmediator und der GIFAS eine regelmäßige Überwachung der Einhaltung der Charta einrichten.