



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PLAN DE SOUTIEN À L'AÉRONAUTIQUE

pour une industrie verte
et compétitive

#PlanAéro

DOSSIER DE PRESSE
9 JUIN 2020

Éditorial

La crise sanitaire liée au COVID-19 a porté un coup d'arrêt très important et brutal au transport aérien dans le monde.

En l'espace de quelques semaines, les compagnies aériennes mondiales, globalement en croissance auparavant, ont été confrontées à des difficultés financières et une perte de chiffre d'affaires qui pourraient dépasser 280 Md€ en 2020, mettant en jeu leur survie même. Cette crise met aussi à risque les commandes d'appareils neufs ainsi que l'activité de maintenance et de fabrication de pièces de rechanges.

Les conséquences pour les entreprises de la filière aéronautique française, qui représente 300 000 emplois et 58 Md€ de chiffre d'affaires, déjà en partie touchée par la crise du B737 MAX, sont directes. Airbus a ainsi annoncé une réduction d'environ 35 à 40% des cadences de production de ses principaux programmes. Industrie du temps long, ces réductions de cadences des principaux constructeurs se traduisent par des sous-traitants à l'arrêt ou en très faible activité.

La reprise devrait être longue : les prévisions actuelles pour le transport aérien n'anticipent pas de retour au niveau pré-crise avant 2023. Les crises précédentes ont montré que l'impact sur la filière de construction aéronautique sont plus durables encore.

Au-delà de cette crise, l'industrie aéronautique fait face au défi incontournable de la transition écologique. Le transport aérien est un secteur caractérisé par des émissions en croissance en termes de gaz à effets de serre à l'échelle mondiale. L'impact de la crise n'est pas encore connu mais il est probable que la croissance structurelle observée ces dernières années se poursuive. Le transport aérien est un vecteur de développement économique important et les moyens déployés lors de la crise (fret aérien d'équipements médicaux, transports médicalisés de personnes) ont démontré la pertinence de l'outil aéronautique en temps de crise.

Il est donc nécessaire de résolument s'engager dans une trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre en France et dans le monde pour les diviser par deux d'ici 2050 par rapport à 2005.

L'industrie aéronautique française et européenne a un rôle central à jouer dans la décarbonation du trafic aérien mondial. La flotte Airbus représente environ 45% de la flotte mondiale d'appareils moyen et long-courriers, et Safran motorise plus de 70% des avions moyen-courriers dans le monde. Soutenir l'industrie aéronautique française est donc indispensable à la réduction sur le long terme des émissions de CO2 du trafic aérien.

La filière aéronautique est présente sur l'ensemble des Régions françaises, et elle dispose d'une empreinte territoriale très marquée dans certains territoires, notamment dans les régions Occitanie, Ile-de-France et Nouvelle-Aquitaine. En Occitanie, elle représente environ 90 000 emplois, soit près de 40% de l'emploi industriel de cette région.

Cette crise ne doit pas mettre en péril le savoir-faire de cette industrie d'excellence ni obérer ses capacités de rebond et d'innovation, d'autant que la continuité de la progression technologique constitue le cœur de ses succès. Tout relâchement en la matière se traduirait par des transferts de d'emplois et une perte à terme de parts de marché.

Pour cela il est nécessaire de préserver au mieux les compétences si difficilement acquises pour préparer la reprise mais aussi poursuivre les efforts engagés pour l'amélioration de la compétitivité de la *supply chain* française et concevoir les futures générations d'aéronefs, encore plus respectueuses de l'environnement.

Au vu de la crise actuelle et des tensions pesant sur les entreprises de la filière, ce soutien doit être massivement amplifié. Nous ferons tout pour soutenir cette filière française si critique pour notre souveraineté, nos emplois et notre économie.

Nous agissons dans trois directions avec un seul objectif : produire en France les avions et les hélicoptères propres de demain pour rester une nation leader de l'aéronautique dans le monde.

1^{re} direction : répondre à l'urgence en soutenant les entreprises en difficulté et protéger leurs salariés

Afin d'assurer le soutien à l'ensemble des entreprises de la filière et d'éviter les défaillances, les aides apportées dès le mois de mars continueront à pouvoir être utilisées, notamment en ce qui concerne les prêts garantis par l'Etat et l'évolution du dispositif d'activité partielle.

Par ailleurs, les garanties exports permettront d'éviter les annulations et reports de commandes d'avions, et la commande publique (militaire, sécurité civile et gendarmerie) apportera de la charge immédiate pour toute la filière.

2^e direction : investir dans les PME et les ETI pour accompagner la transformation de la filière

Nous investirons aux côtés des grands industriels pour renforcer les PME et les ETI, les faire grandir, moderniser les chaînes de production, et les rendre plus compétitive (robotisation, digitalisation, etc.) pour leur permettre de prendre part aux prochaines révolutions technologiques du secteur.

Deux outils seront mobilisés :

Le premier sera doté de 500 millions d'euros de capital dès juillet, permettant d'atteindre à terme 1 Md€ de capacité de financement, pour intervenir en fonds propres et favoriser le développement et les consolidations des entreprises de la filière.

Le deuxième mobilisera 300 millions d'euros de subventions pour accompagner les entreprises fournisseurs et sous-traitantes de la filière dans leurs transformations et leur montée en gamme.

3^e direction : investir pour concevoir et produire en France les appareils de demain

Des moyens financiers très importants seront ainsi concentrés sur la R&D pour les futurs avions décarbonés.

1,5 Md€ d'aides publiques sur les trois prochaines années seront investies pour soutenir la R&D et l'innovation du secteur dans la durée. Doté de 300 millions d'euros dès 2020, son objectif est de faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies de l'avion propre, en préparant la prochaine rupture technologique, en continuant à travailler sur la réduction de la consommation en carburant, l'électrification des appareils et la transition vers des carburants neutres en carbone comme

l'hydrogène. Cette action permettra ainsi de conforter la place de leader de la France et de l'Europe dans l'aéronautique au niveau international mais également de faire levier sur la décarbonation de la flotte mondiale, jouant ainsi un rôle prépondérant dans la lutte contre le changement climatique.

Ce soutien massif de l'Etat s'accompagne d'engagements des entreprises de la filière et notamment des grands donneurs d'ordre sur les relations avec leurs sous-traitants et sur la transition écologique.

Au total, ce plan représentera plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts et garanties. Il a été étroitement coordonné avec le GIFAS, son président Eric Trappier et l'ensemble des industriels que nous tenons à remercier pour leur engagement.

Il nous donne un cap clair pour l'industrie aéronautique française : produire en France dans 10 à 15 ans les avions qui placeront le transport aérien sur une trajectoire compatible de la transition écologique avec les objectifs de l'Accord de Paris.

Florence Parly,
ministre des Armées

Elisabeth Borne,
ministre de la Transition
écologique et solidaire

Bruno Le Maire,
ministre de l'Economie et des Finances

Jean-Baptiste Djebbari,
secrétaire d'Etat chargé
des Transports

Agnès Pannier-Runacher,
secrétaire d'Etat auprès du ministre
de l'Economie et des Finances



Sommaire

L'aéronautique, une filière stratégique pour l'économie française	6
Le soutien à la demande : vers le renouvellement d'une flotte plus écologique	9
Le soutien à l'offre : consolider la filière et renforcer ses investissements pour améliorer sa compétitivité.....	16
Les engagements de la filière aéronautique	20

L'aéronautique, une filière stratégique pour l'économie française

L'industrie aéronautique représente l'un des atouts de la France dans la compétition économique mondiale. Constituée de grandes entreprises, d'entreprises de taille intermédiaire et de petites et moyennes entreprises, la filière aéronautique française est la seule, avec celle des Etats-Unis, à disposer de toutes les capacités pour développer, produire et commercialiser des aéronefs (avions ou hélicoptères), civils ou militaires. Filière stratégique qui s'est fortement développée depuis le milieu du 20^{ème} siècle, elle est à l'origine de succès technologiques remarquables et de la création du constructeur européen Airbus, devenu numéro un mondial dans le segment de l'aviation commerciale¹.

La filière aéronautique en France, c'est

1 300

entreprises industrielles

58 Md€

de chiffre d'affaires en 2018

58 000

recrutements sur les 5 dernières années

300 000

emplois directs et indirects

une balance commerciale positive vis-à-vis du reste du monde de

34 Md€

Un atout pour la France dans la compétition économique mondiale

Regroupant plus de 1300 entreprises réparties sur l'ensemble du territoire national, dont 400 réunies au sein du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), la filière représente environ 300 000 emplois directs et indirects très qualifiés (ingénieurs, techniciens, compagnons) répartis dans une *supply chain* constituée de PME et d'ETI autour de grands donneurs d'ordre (Airbus, Dassault, Thales, Safran) et d'équipementiers de renommée internationale.

Portée par un trafic aérien mondial en progression constante depuis plusieurs années, l'industrie aéronautique française a réalisé en 2018 un chiffre d'affaire global (non consolidé) de 58 Md€ dont 44% à l'export (77% dans le civil). Entre 2014 et 2018 elle a recruté plus de 58 000 personnes et a généré 4 000 emplois nets nouveaux sur la seule année 2018.

Au-delà de l'activité industrielle, la filière draine un grand nombre de laboratoires de recherches et de bureaux d'ingénierie, investit chaque année fortement dans la R&D et dépose de nombreux brevets.

¹ Avions de plus de 100 places

Une filière d'excellence durablement impactée par la crise sanitaire actuelle

Aujourd'hui c'est toute cette filière qui est menacée par les conséquences de la crise sanitaire liée au COVID-19.

La crise sanitaire liée au COVID-19 a touché rapidement et de plein fouet le secteur de l'aérien. L'*International Air Transport Association* (IATA) estime à ce jour l'impact de la pandémie sur le chiffre d'affaires des compagnies aériennes à 315 Md\$, soit une baisse de 55% par rapport aux prévisions de 2019. Par effet cascade, c'est toute la filière de la construction aéronautique mondiale qui est touchée, dans des proportions jamais vues.

S'il ne fait aucun doute que l'avion restera un moyen de transport nécessaire, l'impact de la crise sanitaire sur l'équilibre économique des compagnies aériennes va réduire, au moins pour quelque temps, leur capacité d'investissement dans des appareils neufs. Elle pourrait également entraîner des changements de comportement des passagers, les incitant à se tourner vers d'autres modes de transports lorsque cela est possible ou à renoncer à voyager. Dans ce contexte, l'industrie aéronautique va subir des baisses d'activités importantes (de l'ordre de -40%), *a minima* jusque fin 2020, et plus probablement pendant toute l'année 2021.

Cette crise ne doit pas pour autant mettre en péril le savoir-faire de cette industrie d'excellence ni impacter ses capacités de rebond.

Pour cela il est nécessaire de préserver au mieux les compétences et savoir-faire de la filière pour préparer la reprise mais aussi de poursuivre les efforts engagés pour améliorer la compétitivité de la *supply chain* française et concevoir les futures générations d'aéronefs, encore plus respectueuses de l'environnement afin d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO2.

La filière aéronautique a bénéficié des premières mesures d'urgences mises en place par le Gouvernement et continuera d'en bénéficier pour sauvegarder l'emploi et les compétences

La filière a bénéficié des mesures mises en place par le Gouvernement, communes à l'ensemble des entreprises :

- **1,5 milliard d'euros de prêts garantis par l'Etat (PGE)** ont déjà été accordés aux entreprises de la filière de construction aéronautique et spatiale à la mi-mai.
- Au sein du secteur de fabrication de matériel de transport hors industries automobiles, qui inclut la filière aéronautique, **651 sites industriels ont demandé l'autorisation à mettre en place l'activité partielle depuis le 1^{er} mars, pour quelques 110 000 salariés.**

Le dispositif exceptionnel d'activité partielle proposé aux entreprises permet de préserver le plus largement possible les emplois pendant la période de très forte réduction de l'activité. Le dispositif a été recentré au 1^{er} juin pour accompagner la reprise progressive de l'activité.

Cependant, la chute du trafic aérien et les grandes difficultés rencontrées par les compagnies aériennes mondiales ont un impact direct sur la demande en appareils neufs ainsi qu'en pièces de rechange aéronautique.



L'industrie de la construction aéronautique est une industrie du temps long, les importantes réductions de cadences de production annoncées par les principaux constructeurs induisent une diminution plus forte encore de la production dans la filière du fait des stocks existants.

Des discussions sont en cours entre l'Etat et le partenaires sociaux pour créer un nouveau régime d'activité partielle de longue durée qui permettra de sauver les emplois dans un cadre négocié, avec un co-financement de l'État. L'objectif est de rendre applicable ce dispositif dès le mois de juillet dans les entreprises où cela sera nécessaire. La filière aéronautique bénéficiera largement de ce nouveau dispositif qui permettra ainsi de préserver des milliers d'emplois et des savoir-faire indispensables à l'excellence des entreprises.

En complément du nouveau régime d'activité partielle de longue durée, pour favoriser le maintien en emploi des salariés, la filière aéronautique pourra mobiliser également les outils permettant à des salariés en sous activité de travailler temporairement dans des entreprises exprimant des besoins de compétences. L'Etat accompagnera ces opérations par un cadre réglementaire incitatif à l'activité. Il s'agit notamment de permettre à des PME en transformation de recourir à coût abordable aux compétences pointues de salariés de grands donneurs d'ordres qui ne seraient pas occupés à 100% dans la période.

Par ailleurs, du fait des baisses de cadence, beaucoup de fournisseurs de la filière disposent aujourd'hui d'importants stocks de matières et de pièces, qui pèsent significativement sur leur trésorerie. **Un groupe de travail est mis en place entre les donneurs d'ordre, les sous-traitants et le milieu bancaire, pour voir comment la charge de ces stocks peut être répartie au mieux entre els différents acteurs.**

Enfin, une veille active sera mise en place dans chaque Région, avec une cellule de veille réunissant les services de l'Etat, la Région et la filière, chargée d'identifier les entreprises de la filière rencontrant d'éventuelles difficultés.

Le soutien à la demande : vers le renouvellement d'une flotte plus écologique

Les compagnies aériennes, malgré l'arrêt presque complet de leurs revenus, doivent faire face à des coûts non opérationnels importants (frais de personnel, coûts fixes, coûts financiers pour la constitution des flottes...). Elles sont donc dans une situation difficile, qui nécessite pour nombre d'entre elles un soutien renouvelé de leurs autorités nationales ou de leurs actionnaires. Dans un tel contexte, les compagnies aériennes tentent de renégocier les engagements commerciaux avec les avionneurs mondiaux. Elles optent pour des reports de livraisons d'appareils, et dans certain cas des annulations de commandes. Ce ralentissement de la demande, au niveau global, pèse bien sûr sur l'ensemble de la chaîne de production aéronautique, puisqu'il mène au ralentissement des cadences de production des industriels, et donc à un amoindrissement des commandes passées à leurs sous-traitants.

L'aménagement des dispositifs de soutien financier à l'exportation

Le soutien financier public à l'exportation, qu'est-ce que c'est ?

Bpifrance Assurance Export, filiale de Bpifrance SA, assure la gestion des garanties publiques à l'exportation au nom, pour le compte et sous le contrôle de l'Etat. L'assurance-crédit export de Bpifrance vise à favoriser et soutenir les exportations françaises en assurant des risques politiques ou commerciaux en complément du marché privé, au bénéfice des exportateurs qui prospectent les marchés internationaux et commercialisent des produits et services, dans le respect de règles de part française requise, et au profit des prêteurs qui apportent le financement aux acheteurs étrangers. Le soutien financier public est encadré par l'accord aéronautique de l'Arrangement OCDE, qui détermine les différentes caractéristiques des financements, en particulier les taux de prime minimum. Ces règles s'imposent aux différents participants à l'arrangement, dont les Etats-Unis ou le Brésil par exemple. En outre, les exportations du secteur de l'aéronautique bénéficient de conditions favorables par rapport aux garanties mises en œuvre en règle générale pour les autres secteurs, dans la mesure où une garantie pure et inconditionnelle est applicable.

Il est aujourd'hui proposé de renforcer le rôle de ce soutien financier public. Encore récemment, avant la crise du COVID-19, les banques ou les marchés financiers offraient de nombreuses solutions de financement pour l'achat de nouveaux avions ou hélicoptères, sans besoin de soutien financier public. Le recours aux garanties publiques de Bpifrance Assurance Export a donc été faible en 2019

par exemple, tant en termes du nombre d'aéronefs que de montants financés – bien que ce soutien demeurerait essentiel pour certains segments de marché. Trois mesures sont proposées pour renforcer temporairement le soutien public :

Mesure 1 : Accroître le soutien de Bpifrance Assurance Export pour les exportations du secteur

L'assurance-crédit publique joue le rôle d'amortisseur de crise.

Dans la crise sanitaire actuelle, comme lors de la crise financière de 2008, l'un des principaux leviers pour soutenir les prises de commande ou éviter les annulations de commande, est l'assurance-crédit publique, qui permet de soutenir financièrement les transactions, et d'amortir la dégradation de la qualité de crédit des compagnies aériennes. L'Etat français, par l'entremise de Bpifrance Assurance Export, continuera à soutenir le secteur, en accroissant le soutien financier public, tant en termes de nombres d'aéronefs, de volumes de garantie, que de proportion d'interventions publiques dans le marché considéré.

A titre d'illustration, Bpifrance Assurance Export a récemment accordé sa garantie, sur décision du ministre de l'Economie et des Finances, au financement de la part française sur la vente de plusieurs appareils de la famille des moyens courriers d'Airbus, en faveur de la compagnie aérienne turque Pegasus Airlines. Ce soutien, en coordination avec nos partenaires britannique, l'assureur-crédit UKEF, et allemand, l'assureur-crédit Euler-Hermes, va permettre à ces différentes livraisons (et donc aux paiements afférents au bénéfice de l'industriel) d'intervenir au cours de l'année 2020.

Mesure 2 : Mettre en place un moratoire sur les remboursements en principal des crédits à l'exportation octroyés aux compagnies aériennes pendant 12 mois à partir de fin mars 2020

Un moratoire sur les remboursements en principal pour les crédits des compagnies aériennes déjà dans l'encours de Bpifrance Assurance Export a été décidé par le ministre de l'Economie et des Finances. Il est en cours de mise en œuvre.

Le Gouvernement français a défini conjointement avec ses partenaires allemands, britanniques et italiens les conditions d'octroi d'un moratoire d'un an, à partir de fin mars 2020, sur les échéances en principal pour les contrats des compagnies aériennes déjà garantis et dont les prêts sont en cours de remboursement. Les échéances reportées sont ensuite remboursables sur les trois années suivantes.

L'objectif principal de ce moratoire est de préserver les finances publiques en tentant d'éviter les reports ou difficultés de remboursement par les compagnies aériennes sur les prêts garantis par Bpifrance Assurance Export. En effet, dans un cas de défaut d'une compagnie aérienne ou d'un loueur opérationnel sur un prêt garanti par Bpifrance Assurance Export, l'assureur crédit public se substitue au débiteur défaillant et rembourse directement les prêteurs ayant consenti le crédit-export.

Le second objectif du moratoire est également de soutenir nos exportateurs dans leurs négociations commerciales actuelles. A la demande de la France, un engagement des bénéficiaires aux meilleurs efforts pour respecter les contrats commerciaux signés avant la crise a été introduit.

Un troisième objectif, introduit à la demande de la France, est d'encourager les compagnies aériennes à publier des rapports publics de leurs émissions de CO2 ainsi que d'adopter et de publier des stratégies de réduction et/ou de compensation de ces émissions.

Enfin, en contrepartie de l'obtention du moratoire, les compagnies bénéficiaires s'engagent, jusqu'au complet remboursement de la partie reportée du crédit, à ne pas verser de dividendes ou d'autres montants à leurs actionnaires (incluant les prêts d'actionnaire), et à ne pas mettre en œuvre de

programmes de rachat d'actions. Dans le cas contraire, les bénéficiaires sont obligés de rembourser immédiatement les montants de crédit reportés.

Mesure 3 : Proposer un assouplissement temporaire des modalités de remboursement des achats de nouveaux aéronefs

Il est envisagé qu'un assouplissement temporaire soit proposé par les Etats membres de l'Union européenne à leurs partenaires de l'accord aéronautique de l'Arrangement OCDE.

Pour les nouvelles prises en garantie, un assouplissement temporaire des conditions de financement de l'OCDE permettrait d'assouplir les disciplines financières communes, pour les adapter à la crise actuelle et ainsi aider les achats d'aéronefs par les compagnies aériennes. La France défendra, dans le cadre de cette négociation, la prise en compte d'une ambition environnementale forte afin que la mise en œuvre d'un tel assouplissement temporaire incite les bénéficiaires à déployer des stratégies de mesure et de réduction ou de compensation de leurs émissions de gaz à effet de serre.

Pour être mise en œuvre, cette proposition doit être adoptée par consensus par l'ensemble des signataires de l'accord sectoriel aéronautique. Si la proposition faisait consensus, elle pourrait être mise en œuvre vraisemblablement à partir de juillet 2020 et pourrait avoir une application rétroactive à juin 2020.

Commande militaire, de sécurité civile et de gendarmerie

L'industrie aéronautique française est caractérisée par de fortes synergies entre activités civiles et militaires, tant au niveau des grands donneurs d'ordre que des équipementiers et sous-traitants. L'écosystème de l'industrie aéronautique de défense a ses spécificités, avec l'aviation de combat, les « avions de missions » (transport tactique, surveillance et renseignement) et les hélicoptères de combat, mais les liens sont étroits et les développements spécifiques aux activités militaires trouvent souvent quelques années plus tard des applications dans le domaine civil.

La préparation de l'avenir est au cœur du métier de la Direction générale de l'armement (DGA) du ministère des Armées, et on peut à cet égard citer le Système de Combat Aérien Futur ou le drone de Moyenne Altitude et Longue Endurance, préparé en coopération avec plusieurs pays européens. Ces investissements de très long terme supposent une filière nationale en bonne santé, il faut donc aider la filière aéronautique à passer ce cap difficile en préservant ses compétences et capacités industrielles indispensables à notre autonomie stratégique.

Nous alimenterons très concrètement le plan de charge de la filière par des commandes anticipées d'avions, d'hélicoptères et de drones militaires, apportant ainsi un soutien concret et immédiat à la préservation de l'emploi en particulier dans les PME et les ETI.

Le montant total de ces commandes anticipées sera de 832 M€.



Mesure 1 : Anticiper la commande de 3 avions ravitailleur multi-rôle A330- MRTT Phénix

L'A330-MRTT Phénix (Multi-Role Tanker Transport) s'appuie sur la base d'un avion de ligne Airbus A330 transformée pour répondre aux missions militaires qui lui sont confiées : mise en œuvre de la composante aérienne de la dissuasion, contribution à la posture permanente de sûreté, projection de forces et de puissance ainsi que transport médicalisé en cas d'évacuation sanitaire d'urgence. Il remplace les A310 et A340 de l'armée de l'air, dont l'âge moyen est de 34 et 25 ans respectivement.

La fabrication d'un A330-MRTT mobilise les quatre sites d'Airbus en France (Toulouse, Saint-Eloi, Nantes et Saint-Nazaire) et l'ensemble de la chaîne de sous-traitance (Daher, Latécoère, et de nombreuses autres PME et ETI).

Cette mesure préservera l'équivalent de 100 emplois pendant 2 ans. Elle permettra d'anticiper le retrait de service des A340 (2020 au lieu de 2028) et des A310 (2021 au lieu de 2023).



Mesure 2 : Anticiper la commande d'un avion léger de surveillance et de renseignement ALSR

L'ALSR est un avion équipé de capteurs optiques, radar et de renseignement électromagnétique. Il permet aux armées d'assurer des missions de veille stratégique, de renseignement ou de combat en zone de crise.

L'avion civil de base est totalement transformé par Sabena Technics et Thales avec la contribution de nombreuses PME et ETI (Ecrin, Aquitaine électronique, Arelis, Avantix, Elvia, NSE, Reflex, Protoplane, SERTA, AT Aerospace, Dormeca, Examéca Aerotube, Micro-Sud...).

L'ALSR commandé préservera l'équivalent de 150 emplois pendant 2 ans.



Mesure 3 : Anticiper la commande de 8 hélicoptères H225M – Caracal de l'Armée de l'air

Hélicoptères de manœuvre spécialisés dans les opérations de sauvetage au combat, les H225M Caracal sont déployés dans de nombreuses opérations extérieures, en particulier dans le cadre de l'opération Barkhane. Ils remplaceront les Puma de l'armée de l'air, dont l'âge moyen est de 43 ans.

Le H225M est assemblé sur les chaînes de production d'hélicoptères de Marignane (Airbus Helicopters) dont les activités sont fortement impactées par la crise, et sa fabrication fait intervenir les chaînes de production de moteurs d'hélicoptères de Safran HE, et des PME/ETI telles que Mecachrome.

Ces 8 hélicoptères commandés préserveront l'équivalent de 960 emplois pendant 3 ans.



Mesure 4 : Anticiper la commande de drones de surveillance navals

Les systèmes de drone aérien de la marine (SDAM) et de mini-drones embarqués (SMDM) apportent aux bâtiments de surface une capacité d'identification et de renseignement en complément, pour les navires qui en sont dotés, des hélicoptères embarqués.

Pour SDAM, l'hélicoptère civil Cabri G2 de la PME Guimbal est adapté au besoin militaire et à l'environnement marin par NavalGroup et Airbus Helicopters. Les systèmes SMDM sont fournis par la PME SurveyCopter.

Cette mesure préservera l'équivalent de 15 emplois pendant 2 ans.



Mesure 5 : Anticiper la commande d'hélicoptères de sécurité civile et de gendarmerie

Anticiper la commande de deux EC-145 nouvelle génération pour un coût de 32 M€. Il s'agit de compenser partiellement la perte de 4 appareils à la suite d'accidents (notamment celui de 2019).

Anticiper la commande de dix EC-160 pour un coût total de 200 M€. Il s'agit de renouveler une partie des 26 AS-350 Ecureuils de la gendarmerie par des appareils plus polyvalents. Ce renouvellement s'inscrirait dans une politique de rationalisation de la flotte globale.

Ces 12 hélicoptères commandés préserveront l'équivalent de 640 emplois pendant 3 ans.

Le soutien de l'Etat à Air France-KLM

Air France-KLM est un acteur stratégique pour la France, en assurant la connectivité des territoires, l'accès de la France au monde, son indépendance et sa sécurité d'approvisionnement. C'est aussi une entreprise stratégique, qui occupe un poids considérable dans l'économie française : plus de 350 000 emplois directs, indirects et induits sur le territoire national. Pour chaque emploi direct chez Air France, ce sont 4 emplois dans le pays qui sont dénombrés, soit 22 Md€ au total de contribution à l'économie.

En outre, Air France est un acteur majeur de la filière aéroportuaire et aéronautique. Avec une flotte de plus de 300 appareils, Air France fait partie des grands clients d'Airbus. Assurer la pérennité de l'entreprise malgré l'impact massif de la crise lui permet donc de poursuivre ses commandes d'avions en cours et rend possible la soutenabilité future de commandes supplémentaires. La compagnie aura besoin en effet de poursuivre le renouvellement d'une partie importante de sa flotte dans les prochaines années.

Dans l'attente d'innovations technologiques majeures en matière d'aviation, le renouvellement de la flotte reste le principal levier aujourd'hui immédiatement disponible à une compagnie aérienne pour réduire son empreinte environnementale, grâce au bénéfice des avancées techniques des modèles d'avions les plus récemment produits (motorisations plus économes, matériaux plus légers, etc.). Maintenir la capacité de l'entreprise à investir en la matière est donc le meilleur levier pour assurer une trajectoire de sobriété environnementale, objectif indispensable au respect des engagements écologiques du gouvernement et à l'acceptabilité globale du transport aérien.

Ce rôle moteur que jouera Air France dans la demande en avions dans les années à venir a été l'une des raisons principales ayant présidé à la décision du Gouvernement d'accorder un plan de soutien permettant d'assurer l'avenir de la compagnie. Grâce à ce soutien, Air France pourra plus rapidement renouveler sa flotte, soutenant la filière aéronautique française et réduisant l'impact de son activité sur l'environnement.

La chronologie du plan de soutien

- **Mars-avril 2020** : Négociations par l'Agence des participations de l'Etat (APE) avec la société et les banques pour un paquet total d'aides permettant de subvenir aux besoins de liquidité de la filiale Air France pour les 12 mois prochains. Le plan transite par la Holding Air France-KLM, dont l'Etat est actionnaire à 14,3%. Ce plan s'inscrit dans le régime temporaire d'aides d'Etat COVID-19 de la Commission européenne.
- **24 avril 2020** : Vote positif en Conseil d'administration et annonce d'une aide totale de 7 Md€ composée d'un prêt bancaire garanti par l'Etat de 4 Md€ et d'une avance en compte courante d'actionnaire de l'Etat de 3 Md€.
- **4 mai 2020** : Validation de l'opération par la Commission européenne, avec clause de rendez-vous avant la fin de l'année 2020 au moment de la recapitalisation du Groupe.
- **7 mai 2020** : Finalisation et signature de l'opération.

Les contreparties demandées par le Gouvernement

Le Gouvernement a établi une liste très complète de demandes qu'Air France devra respecter en contrepartie de ce plan de soutien exceptionnel.

Ces contreparties visent notamment à :

- permettre le redressement de la compétitivité du groupe à travers un plan que présentera la direction de l'entreprise pour assurer la soutenabilité économique et financière du Groupe ;
- plus spécifiquement concernant Air France, prévoir des réformes structurelles sur la maîtrise des coûts et des efforts de productivité pour l'aligner sur les meilleurs standards internationaux, notamment à travers la négociation de nouveaux accords avec les organisations représentatives du personnel ;
- réviser le périmètre du marché domestique avec la réduction des vols régionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales ;
- réduire de 50% les émissions de CO2 des vols métropolitains au départ d'Orly et de région à région d'ici la fin 2024 et moderniser la flotte moyen et long-courrier, notamment afin de diminuer son impact écologique, et aussi à travers l'objectif de 2% de carburant alternatif durable à incorporer dans le réservoir des avions dès 2025.

Air France-KLM détaillera prochainement chacun de ces éléments dans un plan complet permettant à la fois de rendre la compagnie plus viable, et donc de lui permettre de revenir sur le chemin de la croissance, mais aussi plus écologique.

Le soutien à l'offre : consolider la filière et renforcer ses investissements pour améliorer sa compétitivité

La France doit préserver et développer sa part dans le développement et la fabrication des prochaines générations d'appareils. Des moyens financiers très importants seront ainsi concentrés sur la R&D pour les futurs avions décarbonés ainsi que sur la modernisation des chaînes de production, l'industrie 4.0, la robotisation, la numérisation ou l'innovation écologique. Trois volets d'intervention permettront de soutenir les projets d'investissement de la filière.

1^{er} volet – Création d'un fonds d'investissement aéronautique : un outil de soutien en fonds propres pour préserver les savoir-faire critiques et améliorer la compétitivité des PME et ETI

Au-delà des mesures d'urgence prises par le Gouvernement qui ont permis de répondre aux besoins immédiats en trésorerie des entreprises de la filière, il est désormais nécessaire de protéger et de renforcer les entreprises disposant des produits et technologies clés pour l'avenir de la filière aéronautique française.

L'Etat et la filière vont ainsi mettre en place de nouveaux instruments de financements en fonds propres et quasi fonds propres à destination des PME et ETI de la filière aéronautique française pour les renforcer et les accompagner par fusion, acquisition, réorganisation, ou refinancement et restructuration de bilan.

Les quatre principaux industriels du GIFAS (Airbus, Safran, Dassault-Aviation et Thales) ont, pour la première fois, pris l'engagement d'investir ensemble et conjointement avec l'Etat via Bpifrance dans un fonds d'investissement destiné à soutenir, renforcer et développer les entreprises françaises du secteur aéronautique fragilisées par la crise sanitaire et économique actuelle. Ce soutien sera indispensable pour leur permettre d'investir dans la transition écologique dès la sortie de crise.

Ce fonds devrait être opérationnel dès l'été 2020 afin de pouvoir pallier le risque de défaillances à court terme et prendre des participations majoritaires si nécessaire.

Les souscripteurs seront en premier lieu l'Etat via Bpifrance pour 200 M€. Les quatre grands donneurs d'ordre de la filière participeront également : Airbus à hauteur de 116M€, Safran à hauteur de 58M€, Dassault à hauteur de 13M€, Thales à hauteur de 13M€ et Bpifrance. Le gestionnaire du fonds et d'autres investisseurs privés ou institutionnels compléteront le tour de table.

L'objectif est de déployer un montant total à terme de 1 Md€ (en dette et en fonds propres) au profit de la filière au travers de cet instrument, avec une première levée de fonds de 500 M€ en capital mobilisable dès le mois de juillet.

2nd volet – Création d'un fonds d'accompagnement public à la diversification, à la modernisation et à la transformation environnementale des procédés

A l'instar de ce qui est mis en œuvre pour la filière automobile, un nouveau dispositif sera mis en place pour accélérer la diversification, la modernisation de l'outil de production et la transformation écologique de la filière aéronautique. Il permettra aux entreprises de gagner en compétitivité :

- Par des prestations de conseil aidant les dirigeants à identifier les pistes de diversification et/ou les adaptations de l'outil productif vers l'usine 4.0 (digitalisation, robotisation...) ;
- Par des subventions directes pour accompagner les projets d'investissement, et de recherche et développement dans la modernisation industrielle.

Par ailleurs en complément du fonds d'accompagnement, et dans la lignée du programme « industrie du futur » lancé par le GIFAS en lien avec l'Etat et les Régions, la transformation digitale du réseau des entreprises de la filière se poursuivra et s'accélérera, en vue d'optimiser leur performance industrielle. Les grands donneurs d'ordres se coordonneront pour permettre une plus grande standardisation des solutions pour les entreprises, et mettront à disposition de leurs sous-traitants, en fonction de leurs besoins, des savoir-faire et des outils développés dans le cadre de leurs propres expériences en matière d'usine 4.0.

Ces accompagnements personnalisés pourront donner lieu à des investissements qui seront alors soutenus dans le cadre de ce fonds de soutien à la modernisation.

Ce dispositif permettra de soutenir, dès les prochains mois, les projets de transformation des entreprises comme par exemple la mise en place de lignes de production innovantes et robotisées dans plusieurs secteurs comme l'usinage, l'électronique, ou de soutenir des entreprises de la filière ayant des projets de reconversion par l'innovation de leurs activités. A titre d'exemple, la diversification des lignes de production pour servir les secteurs de la santé (production de respirateurs par exemple) ou de l'énergie fait partie des projets ciblés par le dispositif.

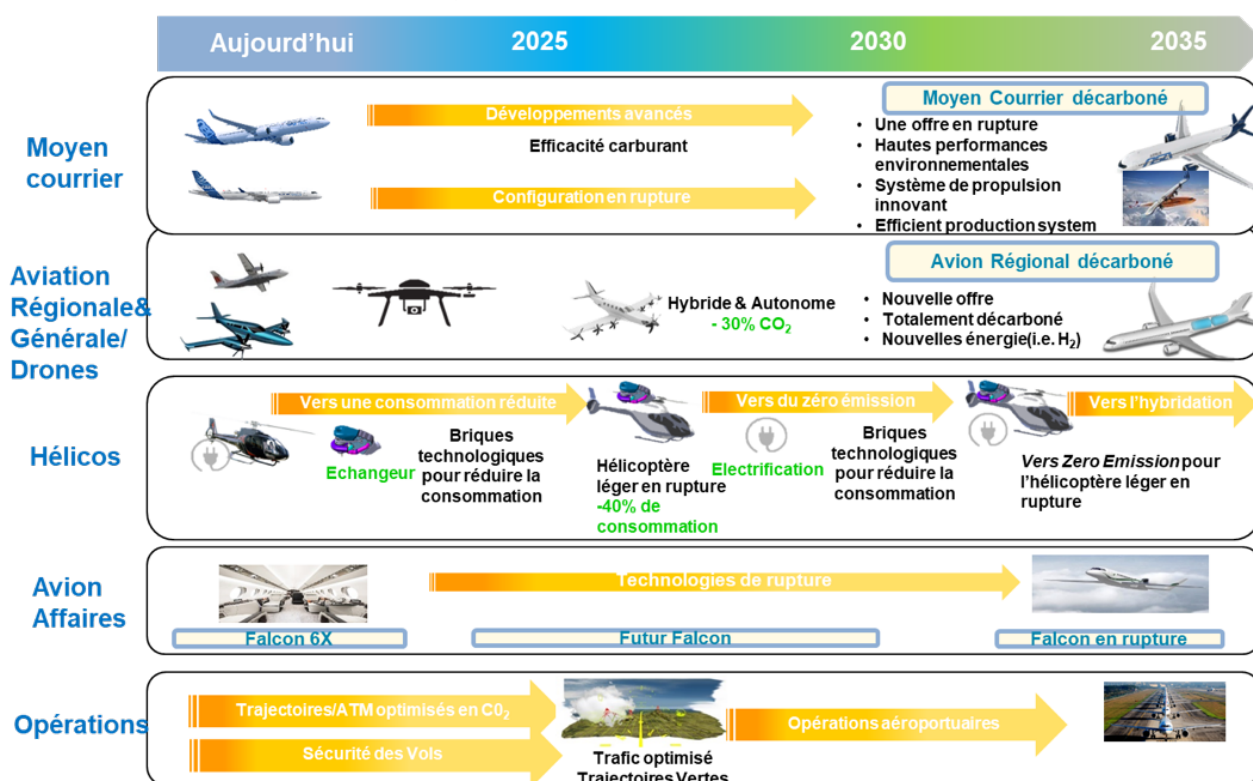
Montant du financement de l'Etat: 300 millions d'euros sur trois ans.

3^e volet – Intensification du soutien aux efforts de R&D pour faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies de l'avion « vert »

La crise actuelle, d'une ampleur inégalée, va impacter durablement les capacités de l'industrie aéronautique nationale à soutenir ses efforts de R&D. Ceux-ci sont particulièrement importants : la filière emploie aujourd'hui près de 35 000 personnes en R&D en France, près d'un tiers de ces emplois sont aujourd'hui remis en question par la perte de capacité d'autofinancement consécutive à la chute durable des cadences.

L'ambition majeure du plan est de préparer la rupture environnementale de l'aviation tout en confortant et en transformant la majeure partie des capacités de toutes les composantes de la filière, pour maîtriser dans moins d'une décennie l'intégration dans les aéronefs des technologies de rupture qui fonderont la transformation écologique du secteur, et pour gagner fortement en efficacité (réduction des coûts et des cycles, accélération générale de la maturation des technologies, etc.)

Vision programmes aéronautiques de la filière



Avec ce plan de soutien, la France peut donc à la fois sauvegarder l'emploi de R&D et les compétences de sa filière aéronautique et aborder en leader technique et industriel la transition énergétique pour toutes les catégories d'appareils, compte tenu notamment de l'effet de levier en termes de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre offert par la situation de leader mondial d'Airbus et de Safran sur les appareils court/moyen-courrier et leurs moteurs.

Ce plan vise à préparer :

- **le successeur de l'A320**, l'appareil commercial le plus vendu au monde, selon deux directions d'effort complémentaires : l'ultrasobriété énergétique (gain de 30% de consommation de carburant et capacité de 100% de biocarburants) et le passage à l'hydrogène comme énergie primaire (appareil « zéro émissions de CO₂ »). Cet appareil, qui pourrait entrer en service entre 2033 et 2035, avec un premier démonstrateur entre 2026 et 2028, définira les nouveaux standards mondiaux d'avions de ligne sur le plan environnemental ;
- **un nouvel appareil régional**, soit ultrasobre et hybride électrique, soit ultrasobre et alimenté à l'hydrogène, qui entrerait en service vers 2030 (démonstrateur en 2028) ;
- **un successeur de l'Ecureuil**, l'hélicoptère léger best-seller d'Airbus Helicopters, ultrasobre sur le plan énergétique (baisse de 40% de la consommation), capable d'hybridation électrique dans un premier temps, et fonctionnant à l'hydrogène dans sa dernière version (démonstrateur en 2029) ;
- **de nouveaux appareils d'affaires**, capables de 100% de biocarburants et à plus long terme, alimentés au moins partiellement à l'hydrogène, des appareils d'aviation générale hybrides et des drones de haute performance (démonstrateur en 2030) ;
- **l'optimisation des opérations aériennes et aéroportuaires** (trajectoires des avions et ATM) selon de nouveaux critères environnementaux (au moins 5% de gain), dont les premiers incréments, applicables à la flotte en service, pourraient être déployés avant 2025.

La feuille de route que l'Etat se fixe avec les industriels français, dans une démarche partenariale, est structurée autour d'une vingtaine de grandes thématiques, qui couvrent l'intégralité des grands domaines d'excellence de la filière nationale.

L'accélération des dépenses de R&D irriguera toute la filière sur le territoire :

- les éléments principaux des avions Airbus maîtrisés en France (pointe avant / Hauts de France, tronçon central / Pays de la Loire, ensemble propulsif / Ile-de-France et Nouvelle-Aquitaine, avionique et cockpit / Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, systèmes électriques / Ile-de-France et Occitanie, contrôle du vol / Occitanie, architecture globale et intégration / Occitanie) ;
- ainsi que les avions régionaux (Occitanie), les avions de tourisme ou d'affaires (Occitanie, Ile-de-France et Nouvelle-Aquitaine), les hélicoptères légers (Provence-Alpes-Côte d'Azur et Ile-de-France), les opérations aériennes ;
- s'y ajoutent les thématiques de rupture sur les énergies décarbonées, ou les drones de haute performance.

Chacune des thématiques porte au cours du cycle décennal un démonstrateur échelle 1. Tous les écosystèmes territoriaux, et notamment les PME, y seront associés. Ce principe d'association large a été déjà mis en œuvre dans les démonstrateurs du Programme d'Investissement d'Avenir (2010-2016), qui ont permis *in fine* d'associer plus de 250 PME à ceux-ci, et de leur offrir une très grande longueur d'avance lorsqu'il s'est agi pour les donneurs d'ordres de sélectionner les partenaires des programmes (A320neo, A350, moteur LEAP, H160) qui ont utilisé leurs acquis.

Pour l'année 2020, afin de maintenir et d'accélérer les efforts de recherche et de développement de la filière, le budget public de soutien sera plus que doublé, et au total 300M€ seront mobilisés pour contribuer à l'effort de relance et d'accélération de la décarbonation de la filière. Ce montant sera encore doublé à 600M€/an en 2021 et 2022, en s'appuyant en partie sur une contribution du plan de relance européen (200 M€ par an).

En complément, les aides à la filière aéronautique sont rehaussées par le Programme d'investissements d'avenir (PIA), dans le domaine de la propulsion hydrogène, pour 50 M€, ou à travers les nouveaux financements accordés aux Instituts de recherche technologique (IRT), qui bénéficient à la R&T aéronautique partenariale publique-privée pour 85 M€.

Montant du financement public : 1,5 Md€ sur les trois prochaines années.

EXEMPLES DE PROJETS SOUTENUS DES 2020

Les 300M€ de 2020 permettent d'amorcer les travaux préparatoires sur les appareils verts dans plusieurs domaines :

→ la propulsion à l'hydrogène : **le projet HYPERION** permettra d'identifier et de faire une évaluation préalable des risques d'un moteur à hydrogène et de son circuit d'alimentation cryogénique, en associant les compétences de l'industrie aéronautique et de l'industrie spatiale (Ariane Group) ;

→ l'hybridation électrique de la propulsion : **les projets COMPAQ et EPROPTECH** permettront de travailler sur la technologies des réseaux électriques embarqués capables de transporter des puissances de l'ordre du MW, **le projet HELYBRID** préparera une démonstration d'hybridation électrique de la propulsion d'un hélicoptère léger ;

→ le futur moteur ultrasobri : **5 projets pour 2020** porteront sur le module fan de ce futur moteur, qui visera des taux de dilution en rupture (de l'ordre de 20-25 contre 12 pour le moteur LEAP actuel) avec un niveau de compacité et d'allègement extrêmes pour le moteur, incluant une architecture innovante et des matériaux avancés ;

→ l'optimisation de la forme : **le projet MAJESTIC** est dédié à la conception d'une voilure à fort allongement à la masse optimisée, qui pourrait apporter jusqu'à 5% de gain d'émissions, ainsi qu'aux systèmes et surfaces (ailerons, becs) qui permettront d'en garder le contrôle (une aile à fort allongement se déforme beaucoup au cours du vol).

Les engagements de la filière aéronautique

Ce plan de soutien s'inscrit dans le cadre d'un engagement collectif de l'ensemble des acteurs de la filière aéronautique. L'objectif poursuivi est de préserver les savoir-faire et les compétences français, tout en réussissant les profondes transformations à réaliser en faveur de la transition écologique.

Une stratégie tournée vers la transition environnementale et la décarbonation du transport aérien

4,8M de tonnes de CO2

Les émissions du transport aérien intérieur (y compris Outre-mer) en 2018.

2,8% des émissions de CO2 des transports

Part des émissions du transport aérien intérieur (y compris Outre-mer) dans le total des transports en France en 2017 (hors international)

-25%

des émissions de CO2 par passager-km entre 2000 et 2018.

Source : DGAC

Le transport aérien a connu une croissance continue ces dernières années en France et dans le monde, tout particulièrement en Asie, plaçant la filière aéronautique française face à une double enjeu : être en mesure de produire les appareils nécessaires aux compagnies aériennes tout en développant les technologies qui rendront compatible cette croissance mondiale avec la transition écologique.

Au niveau mondial, l'objectif fixé par l'IATA et l'ATAG est de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2050 par rapport à 2005.

La crise actuelle amène une réduction très importante de la demande en transport aérien et des émissions associées de gaz à effet de serre. Cette réduction des émissions est cependant temporaire, il est donc fondamental pour la filière française de poursuivre et d'accroître encore ses travaux pour les futures générations d'appareils ultra-sobres et décarbonés.

Des efforts doivent être menés sur longue période, au vu des cycles de développement dans l'aéronautique. Le soutien à la recherche et au développement de la filière aéronautique, opérés notamment dans le cadre du CORAC, permettra d'accélérer les investissements à mener pour développer les briques technologiques nécessaires pour produire des avions décarbonés dans les prochaines décennies, et ainsi de participer de l'atteinte de l'engagement d'une division par deux des émissions de GES à horizon 2050.

Le plan de soutien du Gouvernement vise ainsi à préserver les savoir-faire et les compétences présents en France, tout en réussissant les profondes transformations à réaliser en faveur de la transition écologique, en partageant le plus en amont possible une stratégie commune.

L'accroissement du soutien à la R&D visera ainsi à développer les technologies futures pour les avions moins carbonés.

La signature d'une Charte d'engagements sur les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants

Une filière d'excellence à préserver

La filière aéronautique française est historiquement l'une des filières industrielles françaises les mieux structurées, autour de ses grands donneurs d'ordres, de ses équipementiers et de ses fournisseurs, de très nombreuses petites et moyennes entreprises.

Au regard des circonstances particulières créées par la crise du COVID-19, et dans le cadre du plan de soutien mis en place par le Gouvernement pour accompagner les entreprises de la filière, **les grands industriels s'engagent aux côtés de leurs fournisseurs pour renforcer leurs relations et garantir la solidarité entre les entreprises de la filière.**

L'objectif poursuivi est de préserver les savoir-faire et les compétences présents en France, tout en réussissant les profondes transformations à réaliser en faveur de la transition écologique, en partageant le plus en amont possible une stratégie commune.

Des engagements structurants pour l'ensemble de la filière française

Le soutien de l'Etat aux entreprises les plus grandes doit permettre de stabiliser la filière et de préserver sa capacité de long terme à développer la prochaine génération d'avions respectueux de l'environnement. Ce soutien doit aussi permettre de produire en France ces prochaines générations d'appareils et doit donc irriguer l'ensemble de la filière française.

Les entreprises de la filière s'engagent sur une nouvelle charte structurante :

- Adopter, dans la sélection des fournisseurs, une approche basée sur le coût global de possession intégrant en particulier les critères de coûts logistiques, de risques, de qualité, ainsi que le coût environnemental.
- Prendre en compte des critères de RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et d'innovation.
- Considérer de manière favorable l'offre de fournisseurs produisant en France et en Europe si celle-ci est de compétitivité équivalente à une offre localisée hors France et d'Europe en coûts totaux.
- En dehors d'objectifs spécifiques de compensation commerciale, ne pas donner d'objectifs *a priori* de localisation hors de France aux fournisseurs français ou d'Europe.
- Engager une réflexion sur le rapatriement de productions ou de savoir-faire technologiques stratégiques pour la filière française et européenne.
- Développer des relations plus équilibrées entre donneurs d'ordres et fournisseurs et notamment respecter les commandes fermes.
- Renforcer l'usage de la médiation entre les entreprises.
- Former les acheteurs à ces nouvelles pratiques.

Pour assurer l'analyse et la bonne application de ces engagements, le Gouvernement mettra en place un suivi régulier du respect de la charte avec le Médiateur des entreprises et le GIFAS.

[illegible]

[illegible]

