



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale
de l'économie, de l'emploi
du travail et des solidarités**

Toulouse, le 18 mars 2024

Note de conjoncture 2023 - Filière aéronautique en Occitanie

Après avoir été fortement affectée par les conséquences de la COVID 19, la filière aéronautique confirme son redressement dans un contexte de reprise du trafic aérien qui est quasiment revenu à son niveau de 2019. Toutes les entreprises de la supply chain française n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'activité de 2019 mais un fort rebond est à noter en 2023, en particulier pour celles impliquées sur les programmes des familles A320 et A220 d'Airbus.

Le segment des court et moyen-courriers tire toujours le marché et bénéficie particulièrement à Airbus qui a établi un nouveau record de commandes (2094 nouvelles ventes). Malgré les tensions sur la chaîne d'approvisionnement, le groupe a livré 735 appareils en 2023. Pour la sixième année consécutive, Airbus devance largement son concurrent Boeing (528 livraisons) et reste n°1 mondial.

L'inflation (matières premières, énergie, transport, salaires...) continue de peser sur les structures de coût des entreprises de la filière et les fragilise. Plus que jamais, le soutien des banques et la solidarité entre clients et fournisseurs devra jouer afin de permettre à la supply chain française de répondre à l'accroissement des cadences avions prévues en 2024 et au-delà.

Les besoins en compétences demeurent par ailleurs prégnants avec des perspectives de recrutements qui resteront à des niveaux élevés en 2024, et des difficultés particulièrement marquées pour la supply chain. L'Etat et le Conseil régional déploient depuis début 2023 une task force dédiée pour accompagner les entreprises de la filière.

Un suivi des enjeux de financement des sous-traitants de la filière par les acteurs bancaires sera mis en place par la DREETS, en partenariat avec la Banque de France, dans un contexte d'augmentation du besoin en fonds de roulement liée à la remontée en cadence.

Le renforcement de la cybersécurité au sein de la filière est une priorité : l'accompagnement de l'Etat au travers du dispositif « Cyber-PME » contribuera à renforcer la sécurité économique d'environ 300 PME/ETI.

Enfin, la réduction de l'empreinte carbone de l'aérien reste un enjeu majeur : utilisation de carburants d'aviation durables, pile à combustible, avion ultra-frugal... L'Etat accompagne cette ambition au travers du plan d'investissement France 2030.

Pilier de l'économie régionale, fortement concentrée en Haute-Garonne, la filière aéronautique Occitane est constituée d'un peu plus de 1000 établissements employant plus de 75 000 ETP (intérim compris) avec une concentration de centres de décision de grands équipementiers/systémiers, et la présence de 3 avionneurs : Airbus (avions commerciaux - 47,8 Md€ de CA en 2023, 22 000 salariés) et ATR (avions régionaux - 1,2 Md€ de CA2023 pour 1200 salariés) à Toulouse, Daher (aviation générale et d'affaires, 1500 salariés) à Tarbes. On peut noter le nombre important de TPE et PME, notamment en Ariège, Gers, Tarn-et-Garonne, Tarn, Lot et Aveyron, dont l'activité est très liée aux programmes Airbus.

I. En 2023, la reprise se confirme pour la filière aéronautique

Durement touché par la crise COVID, le trafic aérien est quasiment revenu en 2023 à son niveau de 2019. **Les compagnies aériennes retrouvent de la profitabilité et réinvestissent dans la modernisation de leur flotte** (avions passagers et cargo), ce qui explique une forme de « frénésie » d'achat constatée ces derniers trimestres.

Dans ce contexte, et malgré une chaîne de sous-traitance en tension, Airbus Commercial devance en 2023 pour la sixième fois consécutive son rival américain Boeing avec 735 appareils livrés dont 571 monocouloirs (528 livraisons pour Boeing) et **un record de 2094 commandes nettes** (1456 pour Boeing). Le carnet de commandes de l'avionneur européen s'enrichit avec 8 598 avions restant à livrer (5 626 pour Boeing) dont 88% de monocouloirs. De son côté, **ATR**, leader mondial sur le marché de l'aviation régionale, peine toujours à retrouver son niveau d'activité de 2019 : 36 turbopropulseurs ont été livrés (39 en 2022 dont 25 neufs) et 40 nouvelles commandes complètent à fin 2023 un carnet de commandes qui affiche 201 appareils restant à livrer. L'avionneur tarbais **Daher** a connu en 2023 une nouvelle très bonne année avec 74 appareils TBM 960 et Kodiak livrés (73 en 2022). Une centaine de commandes complémentaires assurent aujourd'hui trois années de production.

Même s'ils ne sont pas présents en Occitanie, les activités de **Dassault Aviation** et d'**Airbus Helicopters**, plutôt bien orientées, profitent à leurs sous-traitants régionaux. Dassault Aviation a livré 13 Rafale et 26 avions d'affaire Falcon. Leader sur le segment des hélicoptères civils, Airbus Helicopters a livré 346 appareils, civils et militaires en 2023 et validé 410 commandes nettes portant à 804 le nombre de machines restant à livrer.

Le motoriste et équipementier **Safran** (23,2 Mds€ de CA en 2023 ; 19 Mds€ en 2022) a bénéficié de l'amélioration du trafic aérien international qui a généré une augmentation des livraisons de moteurs LEAP équipant les A320 d'Airbus et B737 max de Boeing (1570 moteurs livrés contre 1136 en 2022) et des achats par les compagnies aériennes de pièces de rechange. Les activités de défense restent quant à elles bien orientées.

II. La supply chain régionale peine toujours à répondre au défi du « ramp-up »

Le rebond d'activité constaté en 2022 s'est confirmé en 2023 pour la très grande majorité des entreprises de la supply chain régionale et nationale en particulier pour celles positionnées sur les programmes court et moyen-courriers qui continuent de tirer le marché.

Toutes les entreprises de la supply chain ont été confrontées comme en 2022 à une pénurie de main d'œuvre, limitant leur capacité à répondre aux sollicitations des donneurs d'ordres. A ces difficultés se sont ajoutées celles liées aux conséquences des récentes crises (COVID, Ukraine). **L'augmentation des coûts de production** (matières premières, énergie), malgré sa prise en compte partielle par les donneurs d'ordres, pèse sur les BFR d'exploitation avec pour conséquence une tension sur les trésoreries. Si pour certaines entreprises, les trésoreries restent stables ou s'améliorent comparativement à 2022, pour d'autres elles continuent de s'éroder, pouvant conduire à une impasse dès le début de 2024.

Les difficultés rencontrées par certains se sont traduites par des retards de paiements qui se cascaden au sein de la filière, nécessitant alors de recourir à l'affacturage qui engendre des coûts financiers supplémentaires.

L'endettement à la suite de la crise COVID et l'inflation généralisée ont érodé les marges, limitant les capacités d'investissement pour répondre à la remontée en cadence, préparer l'avenir et répondre aux nouvelles exigences des donneurs d'ordres (cybersécurité, RSE, modernisation/digitalisation de l'outil de production). La nécessité de servir la dette impose de retrouver de la rentabilité et certaines entreprises n'ont d'autre choix que d'augmenter leur prix (quand elles le peuvent) ou choisissent les affaires les plus rentables (en particulier lorsque les compétences disponibles ne permettent pas de répondre à toutes les sollicitations).

Ce contexte qui n'est pas sans conséquences sur la reprise, fragilise les plus petites entreprises aux structures financières insuffisantes. La crainte de voir une partie de la supply chain nationale mise à mal par le phénomène d'inflation nécessitera la plus grande solidarité entre acteurs industriels (donneurs d'ordres mais aussi rang 1). Les actions menées en 2023 par les avionneurs et équipementiers (en matière de prise en compte partielle des surcoûts de production) devront être poursuivies, au risque sinon de fragiliser certains fournisseurs et, finalement, impacter les donneurs d'ordres eux-mêmes.

III. De nombreux enjeux stratégiques à relever

> Répondre au défi de la remontée en cadences

Tous les maillons de la supply chain ne sont pas en capacité de relever les défis auxquels ils sont confrontés (digitalisation, réduction de l'impact environnemental, pénurie de compétence), fragilisant ainsi la chaîne logistique des avionneurs et motoristes.

1- A relativement court terme, le risque le plus important est lié à la capacité des entreprises à financer leur besoin en fonds de roulement (BFR), dans un contexte de rebond de l'activité, d'augmentation des coûts de production et de nécessité de réduire l'endettement. **Un suivi du financement des sous-traitants de la filière sera mis en place par la DREETS, en lien avec la Banque de France,** pour s'assurer de la bonne tenue des crédits bancaires de court et moyen terme.

2- A moyen terme, consolider le secteur afin de disposer d'une supply chain robuste et résiliente reste une priorité. Si cette consolidation s'est accélérée en 2022 et poursuivie en 2023 au niveau des rang 1, elle sera nécessaire au niveau des entreprises de rang 2 et plus afin de les rendre plus solides, structurées et en capacité de répondre aux enjeux de la filière.

Afin d'accompagner le mouvement, **un nouveau fonds géré par Tikehau a été créé,** faisant suite au fonds ACE Aero Partenaires 1 (735 M€) mis en place dans le cadre de France Relance. Ce nouvel outil financier (Tikehau ACE Aero Partenaires 2) devrait être doté de 400 M€ d'ici la fin du premier trimestre 2024 (objectif final : 800 M€), abondé par Bpifrance, Airbus, Safran, Thales et Dassault Aviation, ainsi que par le fonds Tikehau ACE Capital et le Crédit agricole.

3- Les difficultés de recrutement étaient déjà présentes avant crise mais les besoins importants (25 000 recrutements en 2023 et autant en 2024) sur les années à venir tarissent le vivier disponible actuellement et pénalisent les ETI et PME. Plusieurs actions menées au niveau national (GIFAS, France 2030) et en région Occitanie (plan Etat/Région ADER5 – Task Force RH aéronautique), visent à renforcer l'attractivité des métiers de l'aéronautique et accompagner les entreprises face à ces enjeux de recrutements.

4- Par ailleurs, dans un contexte géopolitique tendu, les entreprises de la filière sont de plus en plus la cible de cyber-attaques. 90% de la filière n'aurait pas, selon le GIFAS, le minimum requis en matière de **protection cyber.** L'accompagnement de l'Etat au travers du dispositif Cyber-PME (12,5 M€ de budget) contribuera à renforcer la sécurité économique d'environ 300 PME/ETI.

> Poursuivre les efforts pour le développement et la production d'aéronefs décarbonés

L'objectif de zéro émission nette à horizon 2050 que s'est fixé la filière aéronautique mondiale se traduit par une accélération des développements visant à réduire l'empreinte carbone de l'aérien : utilisation de **carburants d'aviation durables (CAD), développement de nouvelles technologies** (piles à combustible, utilisation de l'hydrogène comme carburant des futures générations d'avions...). L'Etat accompagne cette ambition au travers des dispositifs mis en place dans le cadre de France 2030 (CORAC, appels à projets spécifiques).

5- La transformation vers une aviation décarbonée se fera par étapes, avec dans un premier temps le recours aux CAD, directement utilisables sur les moteurs actuels. En France, le Gouvernement accompagne le développement des CAD et plusieurs actions ont été engagées afin d'accélérer leur

déploiement et poser les premiers jalons d'une filière de production. En région Occitanie, la DREETS participe au groupe de travail piloté par Airbus faisant suite à la déclaration commune entre Etat – Région – Airbus – ATR - pôle Aerospace Valley - aéroport Toulouse Blagnac (27 janvier 2023) pour le développement, la production et l'utilisation de CAD en Occitanie. Des projets d'implantations d'usines de production de CAD ou d'hydrogène en région se font jour, nécessitant des investissements lourds (plusieurs centaines de millions d'euros).

6- Mais l'utilisation de ces carburants alternatifs ne suffira pas à décarboner l'aérien. C'est dans le cadre du CORAC que les efforts de recherche et développement les plus importants sont menés afin de développer les solutions technologiques (nouveaux modes de propulsion, nouvelles architectures avion...) qui permettront de réduire drastiquement l'empreinte carbone de l'aérien. Le gouvernement a confirmé un soutien de l'Etat à hauteur de 300M€ par an d'ici 2027 pour les projets du CORAC, dont le projet d'avion moyen-courrier ultra-frugal et le projet d'avion à zéro émission.

7- Par ailleurs, l'appel à projets « Produire en France des aéronefs bas carbone » de France 2030 (clôturé le 8 décembre 2022) a permis de soutenir 13 projets qui ont bénéficié d'un soutien financier de l'Etat pour un total de 73 M€ d'aide. En Occitanie les dossiers des start-ups **Aura Aéro** (développement d'un avion régional hybride thermique-électrique de 19 passagers), **Ascendance Flight Technologies** (développement d'un taxi volant hybride-électrique à décollage et atterrissage vertical) et **Beyond Aerospace** (développement d'un système propulsif basé sur une pile à combustible hydrogène) ont bénéficié d'aides pour un total de 34,4 M€. **Un deuxième appel à projets « Avion Bas-carbone 2 » sera lancé courant 1^{er} trimestre 2024.** Il sera doté d'un budget de 65 M€ et aura pour objectif d'accélérer l'industrialisation d'aéronefs bas carbone et de soutenir l'industrialisation des briques technologiques destinées à produire des aéronefs décarbonés.

8- Pour positionner la région Occitanie en leader de l'aviation légère décarbonée, plusieurs initiatives ont par ailleurs été lancées avec le soutien du Conseil régional dans le cadre de son plan « avion vert » doté de 150M€ sur la période 2022/2025. Parmi elles, le **Techno campus Hydrogène Franczal** (45 M€) accueillera en 2025 des entreprises et laboratoires académiques qui travailleront sur le développement des propulsions futures (hydrogène, pile à combustible, motorisations hybrides, carburants durables).

Confrontées aux conséquences de la crise du COVID 19, les entreprises de la supply chain française n'ont pas toutes retrouvé leur niveau d'activité de 2019 mais un fort rebond est à noter en 2023 en particulier pour celles impliquées sur les programmes des familles A320 et A220 d'Airbus. Les succès commerciaux, tant coté Airbus que Boeing, confirment le besoin des compagnies aériennes en avions de nouvelle génération, en particulier des monocouloirs (80% des besoins futurs d'avions selon Airbus).

Pour permettre à la filière régionale de s'inscrire dans cette dynamique positive, l'action de la DREETS en 2024 ciblera spécifiquement (i) la réponse aux besoins de recrutement des entreprises ; (ii) l'accès au financement des entreprises de la filière aéronautique, en partenariat avec la Banque de France ; (iii) la cybersécurité au travers du dispositif Cyber-PME ; (iv) la poursuite de la décarbonation de la filière, y compris en participant à l'initiative ICEO sur les carburants d'aviation durables.