



Toulouse, le 14 avril 2023

NOTE DE CONJONCTURE 2022 - FILIERE AERONAUTIQUE EN OCCITANIE

SYNTHESE

Pilier du rayonnement économique régional et fortement concentrée en Haute-Garonne, la filière aéronautique occitane est constituée de près de 770 entreprises employant plus de 75 000 ETP (intérim compris) avec une concentration de centres de décisions de grands équipementiers/systèmeurs, et la présence de 3 avionneurs (Airbus, ATR et Daher). La supply chain aéronautique régionale comporte également un nombre important de TPE et PME réparties en Ariège, Gers, Tarn-et-Garonne, Tarn, Lot et Aveyron, dont l'activité est très liée aux programmes Airbus.

I. Une bonne année 2022 pour les grands donneurs d'ordres

Alors qu'elle évoluait dans un contexte très favorable (croissance du trafic aérien et besoins en aéronefs neufs plus économes), la filière aéronautique a été fortement touchée par la crise de la COVID 19. L'amélioration de la situation du trafic aérien mondial depuis fin 2021, qui s'est poursuivie en 2022, et le besoin toujours soutenu d'avions neufs (en particulier des monocouloirs), ont néanmoins favorisé une **reprise rapide de l'activité des avionneurs et des équipementiers**.

Dans ce contexte, **Airbus Commercial** devance à nouveau en 2022 son rival américain Boeing avec 661 appareils livrés dont 569 monocouloirs (480 livraisons pour Boeing) et 820 commandes nettes (507 en 2021) contre 808 pour Boeing. Le carnet de commandes de l'avionneur européen reste conséquent avec, à fin 2022, 7 239 avions restant à livrer (4578 pour Boeing) dont 91% de monocouloirs.

Le marché des avions régionaux reprend plus lentement. Ainsi, **ATR**, leader mondial sur le marché de l'aviation régionale, peine à retrouver ses niveaux de 2019 : 39 turbopropulseurs ont été livrés en 2022 (41 en 2021), et 26 nouvelles commandes complètent à fin 2022 un carnet de commandes qui affiche 197 appareils restant à livrer.

L'avionneur tarbais **Daher**, positionné sur le segment de l'aviation générale et d'affaires, a connu en 2022 une année de fort rebond avec 73 appareils TBM 960 et Kodiak livrés (68 en 2021). Une centaine de commandes complémentaires assurent aujourd'hui trois années de production.

Par ailleurs, les bons résultats de **Dassault Aviation** et d'**Airbus Helicopters** (même s'ils ne sont pas implantés en Occitanie) profitent à leurs sous-traitants régionaux. Dassault Aviation a livré 14 Rafale et 32 avions d'affaires Falcon. Son carnet de commandes s'établit à 164 Rafale et 87 Falcon fin 2022. Leader sur le segment des hélicoptères civils, Airbus Helicopters a livré 344 appareils civils et militaires en 2022, et validé 362 commandes nettes portant à 757 le nombre de machines restant à livrer.

Le motoriste et équipementier **Safran** (19 Md€ de CA 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 (1136 moteurs livrés contre 845 en 2021) et des achats anticipés de pièces de rechange. Les activités de défense sont également bien orientées (réacteur M88 du Rafale).

II. Une reprise néanmoins contrariée par différents facteurs, qui ont retardé la remontée en cadence

Si 2022 a été marquée par une amélioration globale de l'activité des entreprises de la filière, la situation n'est pas uniforme au sein de la supply chain régionale, qui peine à répondre au défi de la remontée en cadence. Certaines entreprises, positionnées notamment sur l'A350 et l'A330, n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'activité d'avant-crise, alors que d'autres, plutôt tournées vers les monocouloirs, ont commencé à bénéficier de la montée en cadence annoncée par AIRBUS.

En 2022, les entreprises de la supply chain ont pour la plupart été confrontées à des **difficultés de recrutement**, auxquelles se sont ajoutées **les conséquences de la guerre en Ukraine, et de la crise COVID** :

- **L'approvisionnement en matières premières et en composants électroniques est resté tout au long de l'année un sujet d'inquiétude, voire un frein à la reprise.** Ainsi, la forte dépendance de l'industrie aéronautique européenne au titane russe (VSMPO-AVISMA) a poussé les grands donneurs d'ordre à demander à leurs principaux fournisseurs d'approvisionner la matière nécessaire pour 2023 et 2024, craignant un embargo de l'Europe sur le titane russe. Si la plupart des entreprises de rang 1 ont pu financièrement répondre à cette demande des donneurs d'ordres, les entreprises de taille plus modeste ont pu rencontrer des difficultés, entraînant un décalage des calendriers de production. Des craintes persistent en 2023 sur la disponibilité de certains alliages d'aluminium ou aciers inox. En matière de composants électroniques, les difficultés apparues en 2021 dans le contexte de la crise COVID ont continué de pénaliser le secteur aéronautique en 2022.
- **La hausse des coûts de l'énergie** est un choc qui s'ajoute aux précédents et impacte, au sein de la filière, principalement les activités les plus énérgo-intensives (métallurgie, forges et fonderies, traitement de surface, composites).
- Par ailleurs le contexte d'inflation a fait apparaître des **tensions sociales** avec des demandes de revalorisations salariales. De nombreux mouvements sociaux ont ainsi affecté les principales entreprises de la supply chain (Safran, Mecachrome, Ratier Figeac...).

Ces difficultés surviennent dans un contexte où les entreprises doivent rembourser les prêts garantis par l'Etat (PGE) et les dettes URSSAF gelées pendant la crise COVID.

Dans ce contexte la solidarité de filière est indispensable, et il s'agit d'un point de vigilance important pour protéger l'ensemble du tissu de fournisseurs. La profession bancaire a aussi un rôle important à jouer dans l'accompagnement de la reprise, pour permettre aux entreprises de financer leur BFR et d'embaucher. Or on constate que les banques sont redevenues prudentes pour accorder de nouvelles lignes de crédits aux entreprises de la filière qui présentent aujourd'hui des bilans dégradés sur les deux dernières années.

III. Une consolidation de la filière qui s'accélère

Depuis plusieurs années, la consolidation du secteur aéronautique, et en particulier celle du segment aérostructures, est apparue comme une nécessité afin de permettre à la supply chain française de se positionner favorablement lorsque les futurs programmes seront lancés. Les crises COVID et maintenant ukrainienne accélèrent le processus.

Après déjà plusieurs opérations réalisées en 2021 avec l'appui du fonds Tikehau ACE Aéro Partenaires, créé en juin 2020 avec l'Etat, Airbus, Safran, Dassault Aviation, Thales et le Crédit Agricole, d'autres opérations ont été annoncées en 2022 :

- en février, accord entre Airbus, Safran et Tikehau ACE Capital et Eramet en vue d'acquérir sa filiale Aubert & Duval. L'opération devait être bouclée en 2022 mais le sera probablement en 2023, la finalisation du dossier étant encore soumise à l'accord des autorités chinoises ;

- en mars, rachat par Tikehau ACE Capital, avec d'autres investisseurs, de LMB Aerospace (ventilateurs électriques et systèmes de refroidissement haute-performance) ;
- en avril, entrée en négociation exclusive de Tikehau ACE Capital en vue de l'acquisition de 100% de Crouzet ;
- en mai, entrée au capital de BT2i, groupe de PME en difficulté ;
- en septembre, Tikehau Ace Capital prend la majorité du capital de Tecalemit Aerospace.

IV. De nombreux enjeux stratégiques à relever

A court terme, levers les freins à la remontée en cadence :

Tous les maillons de la supply chain ne sont pas, à fin 2022, en capacité de relever les défis auxquels ils sont confrontés (digitalisation, réduction de l'impact environnemental, pénurie de compétences, conséquences du conflit russo-ukrainien), fragilisant ainsi la chaîne logistique des avionneurs et motoristes.

- **Améliorer la situation financière et préserver la capacité d'investissement.** A relativement court terme, le risque le plus important est lié à la capacité des entreprises à financer leur BFR, dans un contexte de rebond de l'activité, d'augmentation des coûts de production et de nécessité de réduire l'endettement.
- **Poursuivre la consolidation du secteur afin de disposer d'une supply chain robuste et résiliente.** Si cette consolidation s'est accélérée en 2022 au niveau des « rang 1 » (intervention du fonds ACE Aéro Partenaires géré par Tikehau ACE Capital), elle sera également nécessaire au niveau des entreprises de rang 2 et plus afin de les rendre plus solides, et en capacité de répondre aux enjeux de la filière.
- **Accompagner les entreprises de la filière face aux difficultés de recrutement.** Les difficultés de recrutement, déjà présentes avant crise, se sont amplifiées en 2022. Les besoins en compétences des grandes entreprises sur les années à venir (16 000 personnes en 2022 pour l'ensemble de la filière dont 4000 en Occitanie et autant en 2023) risquent de tarir le vivier disponible et pénaliser les ETI et PME. Dans le cadre du comité stratégique de filière régional (CSFR), il a été décidé la création d'une Task Force RH aéronautique en Occitanie qui a été officiellement lancée le 9 février dernier, avec la mise en place d'équipes pluridisciplinaires du service public de l'emploi pour accompagner les entreprises rencontrant les difficultés les plus importantes.
- **Protéger le tissu économique face au risque de prédation ou de déstabilisation.** Dans un contexte géopolitique tendu, les entreprises de la filière sont de plus en plus la cible de malveillances ou de tentatives de prédation de la part d'acteurs étrangers. 90% de la filière n'aurait pas, selon le GIFAS, le minimum requis en matière de protection cyber. Un vaste programme intitulé « Bouclier Cyber », doté de 25M€ de budget, doit être lancé par la DGE avant la fin du premier semestre 2023.
- **Améliorer la relation client / fournisseur et la solidarité au sein de la filière.** En contrepartie du soutien de l'État dans le cadre du plan de relance, les grandes entreprises adhérentes du GIFAS se sont engagées, au travers de la mise en place de la charte GIFAS, à améliorer leurs relations avec leurs fournisseurs. Force est de constater que de nombreux acteurs de la supply chain considèrent que ces engagements ne sont pas toujours respectés. L'inflation actuelle qui affecte les structures de coûts des fournisseurs, n'est pas systématiquement prise en compte au niveau des conditions d'achat par les clients. La solidarité des acteurs de la filière doit absolument jouer afin de permettre à tous les maillons de la chaîne de production de faire face à la crise actuelle. Les mesures décidées fin 2022 par les grands donneurs d'ordres et équipementiers du GIFAS visant à permettre une répercussion au moins partielle des surcoûts énergétiques doit y contribuer. La médiation du GIFAS aura en charge de vérifier que tous les « rang 1 » et fournisseurs des donneurs d'ordres contribuent à la nécessaire solidarité de filière.

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

- **Créer les conditions de la production massive de carburants d'aviation durables.** La transformation vers une aviation décarbonée se fera par étapes, avec dans un premier temps l'utilisation de carburants d'aviation durable (CAD) directement utilisables sur les moteurs actuels. Au niveau national, 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.**
- **Soutenir l'émergence de technologies de rupture.** L'utilisation de ces carburants alternatifs ne suffira pas à décarboner l'aérien. C'est dans le cadre du conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) que les efforts de recherche et développement les plus importants sont menés afin de développer les solutions technologiques (nouveaux modes de propulsion, hydrogène, nouvelles architectures avion...) qui permettront de réduire drastiquement l'empreinte carbone de l'aérien. **Une enveloppe de 435M€ a été annoncée pour l'année 2023 (contre 300M€ en 2022).** L'appel à projets « **Produire en France des aéronefs bas carbone** » de France 2030 (clôturé le 8 décembre 2022 – 100 M€) soutient l'émergence d'acteurs, à même d'introduire des briques technologiques voire des aéronefs bas carbone (aviation électrique, hybride, taxis volants, etc.). 35 dossiers ont été déposés dont 11 occitans (en attente de la publication des résultats).

Pour positionner la région Occitanie en leader de l'aviation légère décarbonée, plusieurs initiatives ont été lancées avec le soutien du conseil régional dans le cadre d'un plan « avion vert » doté de 100M€. Parmi elles, le **Techno campus Hydrogène Francazal** (35 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).

- **Anticiper les besoins en compétences de demain.** Lauréat de l'AMI « Compétences et Métiers d'avenir » de France 2030, le Projet DACSO (Diagnostic Aéronautique Compétences Sud-Ouest) piloté par Aerospace Valley vise à identifier les métiers de demain et les évolutions à mener en matière d'offres de formation (initiale ou continue). Les résultats sont attendus pour mi-2023.