

Cour des comptes



Chambres régionales
& territoriales des comptes

LE SOUTIEN PUBLIC À LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE

Cahier régional Occitanie

Communication à la commission des finances du Sénat

Février 2022

Sommaire

PROCÉDURES ET MÉTHODES	5
SYNTHÈSE	7
INTRODUCTION	9
CHAPITRE I L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE EN OCCITANIE AVANT LA CRISE	11
I - LES CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE OCCITANE	11
A - Tissu industriel et emplois	11
B - Un écosystème local qui rassemble l'ensemble de la chaîne de production recherche et de développement (R&D).....	13
II - L'ORGANISATION DES ACTEURS ET LEUR INTERVENTION	15
A - Le soutien et l'accompagnement de la filière au niveau régional	15
B - Les pôles de compétitivité, clusters et agences régionaux	16
III - LES FORCES ET FAIBLESSES DE LA FILIÈRE AVANT LA CRISE (2018-2019)	18
A - La dynamique d'avant-crise.....	18
B - Les difficultés avant-crise	19
CHAPITRE II L'IMPACT DE LA CRISE SUR LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE EN OCCITANIE	21
I - L'EXPOSITION DE LA RÉGION AUX EFFETS IMMÉDIATS DE LA CRISE	21
A - Les effets sur l'activité et le chiffre d'affaires	21
B - Les effets sur l'emploi.....	22
II - DES EFFETS IMMÉDIATS LIMITÉS PAR LES MESURES DE SOUTIEN	23
A - Des aides financières au secours des tensions de trésorerie	23
B - L'activité partielle : un rempart contre les pertes d'emplois et de compétences	24
III - LA MOBILISATION DES ACTEURS POUR ACCOMPAGNER LA RELANCE DU SECTEUR	26
A - Le plan « France Relance » en Occitanie.....	26
B - La stratégie de relance mise en place par la région Occitanie	27
CHAPITRE III PERSPECTIVES À MOYEN ET LONG TERMES POUR LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE D'OCCITANIE	33
I - LE CONTEXTE RÉGIONAL EN 2021	33
II - LES ENJEUX LIÉS À LA PRÉSERVATION DE L'EMPLOI ET L'ÉVOLUTION DES COMPÉTENCES	34
A - Les risques persistants sur l'emploi malgré les dispositifs d'aide.....	34
B - Des initiatives pour répondre aux enjeux liés aux ressources humaines	35
III - LES ENJEUX LIÉS À LA CONSOLIDATION FINANCIÈRE DES ENTREPRISES	36
A - La consolidation des entreprises de taille significative par des fonds nationaux	36
B - Les outils régionaux pour consolider la <i>supply chain</i>	36
C - Une stratégie et des objectifs liés à la consolidation à clarifier	37
IV - LES ENJEUX DE DIVERSIFICATION, DE MODERNISATION ET D'INNOVATION DE LA FILIÈRE	38
A - La diversification devient une priorité pour les entreprises	38
B - Les défis liés à la modernisation et à la transition environnementale du secteur aéronautique.....	39
CONCLUSION	40
ANNEXES	41

Procédures et méthodes

Les rapports de la Cour des comptes sont réalisés par l'une des sept chambres que comprend la Cour ou par une formation associant plusieurs chambres et/ou plusieurs chambres régionales ou territoriales des comptes.

Trois principes fondamentaux gouvernent l'organisation et l'activité de la Cour, ainsi que des chambres régionales et territoriales des comptes, tant dans l'exécution de leurs contrôles et enquêtes que dans l'élaboration des rapports publics : l'indépendance, la contradiction et la collégialité.

L'indépendance institutionnelle des juridictions financières et statutaire de leurs membres garantit que les contrôles effectués et les conclusions tirées le sont en toute liberté d'appréciation.

La contradiction implique que toutes les constatations et appréciations ressortant d'un contrôle ou d'une enquête, de même que toutes les observations et recommandations formulées ensuite, sont systématiquement soumises aux responsables des administrations ou organismes concernés ; elles ne peuvent être rendues définitives qu'après prise en compte des réponses reçues et, s'il y a lieu, après audition des responsables concernés.

La collégialité intervient pour conclure les principales étapes des procédures de contrôle et de publication.

Tout contrôle ou enquête est confié à un ou plusieurs rapporteurs. Leur rapport d'instruction, comme leurs projets ultérieurs d'observations et de recommandations, provisoires et définitives, sont examinés et délibérés de façon collégiale, par une chambre ou une autre formation comprenant au moins trois magistrats. L'un des magistrats assure le rôle de contre-rapporteur et veille à la qualité des contrôles. Il en va de même pour les projets de rapports publics.

*

**

La Cour des comptes a été saisie par le président de la commission des finances du Sénat, par lettre du 17 décembre 2020, en application du 2° de l'article 58 de la loi organique n° 2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF), d'une demande d'enquête portant sur « les mesures de soutien à l'industrie aéronautique ». Dans une lettre du 18 mars 2021, le Premier président a accepté cette demande et a précisé les modalités d'organisation des travaux demandés à la Cour, s'engageant à remettre le rapport au mois de mars 2022 (cf. annexe n° 7).

La présente enquête a été conduite par une formation interjuridictions associant trois chambres de la Cour des comptes (première, quatrième et cinquième chambres) et trois chambres régionales des comptes (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Pays de la Loire), constituée par arrêté du Premier président n°21-067 du 9 février 2021 modifié.

Le lancement des travaux de la Cour a été notifié aux administrations et organismes publics concernés par lettres du 31 mars 2021.

Le présent rapport comporte un cahier national de synthèse et quatre cahiers territoriaux relatifs aux mesures mises en œuvre dans différentes régions aéronautiques françaises choisies au regard de leur poids au sein de la filière : Île-de-France Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Pays de la Loire, qui comptent pour un peu plus de 76 % des emplois aéronautiques hexagonaux. Les enquêtes territoriales ont été réalisées par les chambres régionales des comptes compétentes, à l'exception de celle relative à l'Île-de-France, réalisée par la Cour des comptes.

En plus des acteurs publics engagés dans l'appui à la filière, les rapporteurs ont rencontré une cinquantaine d'entreprises, grands donneurs d'ordre, entreprises de taille intermédiaire (ETI), petites et moyennes entreprises (PME), dans des entretiens en face à face, sur site ou à l'occasion de tables-rondes. Ils se sont également entretenus avec leur fédération professionnelle, le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), plusieurs groupements d'entreprises engagés dans la recherche collaborative ou le développement local, ainsi que les organisations syndicales de salariés du secteur (cf. annexe 6). Des auditions ont été organisées avec le président du Gifas, le directeur général de l'aviation civile (DGAC) et le chef du service de l'industrie de la direction générale des entreprises (DGE).

La direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares) du ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion et France Stratégie ont mené des recherches à la demande expresse de la Cour des Comptes. L'Insee a réalisé une étude spécifique et a analysé les réactions face à la crise d'un échantillon d'entreprises proposé par la Cour des Comptes (cf. annexe 2 du présent cahier national).

Cette communication à la commission des finances du Sénat s'appuie sur les informations disponibles au 31 décembre 2021.

**

Le projet de rapport a été délibéré, le 20 décembre 2021, par la formation interjuridictions relative à la mise en œuvre des mesures de soutien à l'industrie aéronautique, présidée par Mme Bouygar, conseillère maître, et composée de Mme Soussia et M. Turenne, conseillers maîtres, M. Autran, conseiller maître en service extraordinaire, M. Gout et Mme Guillot, conseillers référendaires vice-présidents de chambres régionales des comptes, et M. Joubert, président de section de chambre régionale des comptes.

Le rapporteur général était M. Tersen, conseiller maître, assisté, en tant que rapporteurs, de M. Mérot, président de section de chambre régionale des comptes, M. Briseul et Mme Merzereau, conseillers de chambre régionale des comptes, M. Garrigue-Guyonnaud, conseiller référendaire en service extraordinaire, et de Mme Demagny, vérificatrice. Le contre-rapporteur était M. Courson, conseiller maître.

Le comité du rapport public et des programmes de la Cour des comptes, composé de M. Moscovici, Premier président, Mme Camby, rapporteure générale du comité, MM. Morin, Andréani, Mme Podeur, MM. Charpy, Gautier, Mme Démier et M. Bertucci, présidents de chambre, MM. Martin, Meddah, Advielle, Lejeune, Mmes Bergogne et Renet, présidents de chambre régionale des comptes, ainsi que Mme Hirsch, Procureure générale, a été consulté sur le projet de communication le 18 janvier 2022. Le Premier président a approuvé la transmission du texte définitif au Parlement le 9 février 2022.

Les rapports publics de la Cour des comptes sont accessibles en ligne sur le [site internet de la Cour et des chambres régionales et territoriales des comptes](#).

Synthèse

L'industrie aéronautique est un secteur d'activité stratégique de l'économie occitane. Dans une vision élargie de la filière aéronautique et spatiale, elle employait plus de 87 000 salariés en 2019. Ces emplois représentaient près de 40 % des emplois industriels régionaux et 3,5 % de l'emploi salarié. La filière était à l'origine de 8 % du PIB régional et de 70 % des exportations occitanes (42,2 Md€).

L'ensemble des maillons de la chaîne de valeur est présent sur le territoire régional. Le tissu d'entreprises en Occitanie se caractérise par la présence de grands donneurs d'ordre (Airbus, Safran, Daher, ATR) avec des effectifs concentrés dans le territoire de la métropole toulousaine qui rassemble un tissu riche et diversifié d'entreprises. Mais surtout, les entreprises de moyenne et petite taille (TPME) représentent 67,4 % des entreprises de la filière aéronautique et spatiale. Le Tarn-et-Garonne, le Lot, l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées comportent des bassins d'emploi aéronautiques. Avant la crise, l'aéronautique occitane poursuivait sa croissance : les investissements des entreprises et les recrutements progressaient, tandis que les capacités de production tournaient à environ 90 %. Cependant, la filière connaissait des difficultés structurelles liées à un écosystème peu structuré, très dépendant de l'aéronautique et des clients principaux, dans un contexte de plus en plus concurrentiel qui exige des investissements continus pour maintenir le niveau de productivité, de compétitivité et d'innovation.

L'ampleur de la crise sanitaire a brisé cette dynamique continue. Elle est telle qu'en 2020 le chiffre d'affaires et les investissements ont diminué de 34 %. Après une croissance de 3,1 % entre 2018 et 2019, 6 250 emplois salariés ont été détruits dans l'aéronautique en 2020, soit une baisse de 5,7 % qui frappe l'ensemble des segments d'activité de la filière.

Pour faire face aux conséquences de la crise, l'État a déployé, entre mars 2020 et septembre 2021, 498,2 M€ d'aides, dont un peu plus de 39 % sous forme de garanties au titre des PGE. L'activité partielle a été largement mobilisée dans la filière : 17,1 millions d'heures d'activité partielle ont été indemnisées pour un coût de 227 M€ entre mars 2020 et mai 2021¹, dans 424 établissements, soit 10,6 % du total de l'activité partielle en Occitanie. Certains salariés ont pu bénéficier de formation pendant les heures non travaillées indemnisées. Cependant, la mise en place de plans sociaux et les incertitudes sur les perspectives professionnelles dans le secteur de l'aéronautique risquent d'affecter son attractivité.

L'endettement des entreprises, déjà élevé avant la crise, s'est accru par le recours massif aux prêts garantis par l'État (PGE). Les entreprises de la filière aéronautique occitane ont bénéficié de 195 M€ de prêts garantis par l'État, soit 49,4 % du total des PGE accordés aux entreprises de la filière au niveau national (395 M€). Leur remboursement soulève des enjeux de solvabilité à court terme et de rentabilité et de capacité d'autofinancement à moyen terme.

¹ Dernières données disponibles.

Outre un soutien immédiat d'urgence, l'État et la région Occitanie ont adopté plusieurs plans pour accompagner la reprise de l'activité. Dans le cadre du plan de relance national, 74 projets occitans sont lauréats du fonds étatique de modernisation et de diversification, bénéficiant de près de 22 % des aides attribuées (63,3 M€). Si l'objectif du fonds a été de maintenir la dynamique d'investissement des entreprises de la filière, l'enjeu futur réside dans la capacité des entreprises à convertir les projets financés en valeur ajoutée.

Dans la continuité des plans Ader précédents, la région Occitanie a adopté un plan de soutien au secteur aéronautique et spatial en juillet 2020 doté d'une enveloppe prévisionnelle de 90 M€ pour la filière aéronautique et qui, en septembre 2021, était exécuté à hauteur de 36,6 M€. Il comprend des mesures de soutien à l'emploi et à la formation, à la production, l'innovation et la solidité financière des entreprises. Il s'agit principalement de dispositifs multisectoriels, dont l'efficacité semble difficilement mesurable en l'absence d'objectifs et d'indicateurs chiffrés.

Face à la fragilisation financière de nombreuses entreprises de la filière, les incitations à la consolidation se multiplient en Occitanie, où l'écosystème se caractérise par une part importante de petites entreprises et des ETI en besoin de financement. Le fonds ACE Aéro partners, auquel ont souscrit l'État et Bpifrance et les donneurs d'ordre (Airbus, Safran, Thales et Dassault Aviation), dispose d'un capital de 744 M€ (à fin septembre 2021) destiné au secteur, tandis que la région, en partenariat avec Bpifrance, participe à un fonds de capital investissement rebond doté d'un capital initial d'environ 40 M€ et destiné à des opérations de consolidation plus modestes. Au cours de la période sous revue, des freins à la consolidation du secteur ont été identifiés. Ils tiennent à la situation bilancielle dégradée des entreprises, laquelle engendre une dévalorisation financière, à leurs modèles de gouvernance et à leurs choix stratégiques ainsi qu'à un manque de visibilité sur les objectifs poursuivis par ces fonds.

Outre la consolidation financière, l'avenir du secteur dépend de la capacité des entreprises à innover dans les domaines de l'énergie (agro-carburants, hydrogène), du numérique et de la robotique pour conserver leur compétitivité et pouvoir répondre à la reprise des cadences.

La mobilisation des acteurs publics et privés reste plus que jamais utile pour soutenir les investissements indispensables, inciter à la consolidation de la filière et favoriser le développement des compétences nécessaires aux entreprises.

Introduction

La région Occitanie est la première région aéronautique de France en nombre d'emplois et d'entreprises. L'ensemble de la chaîne de valeur est présent sur son territoire, avec des grands donneurs d'ordre et des fournisseurs de tout rang, ainsi qu'une forte présence des activités de maintenance et d'ingénierie. Si le territoire toulousain constitue le noyau central de l'aéronautique dans la région, les entreprises de la filière sont présentes sur l'ensemble du territoire, autour de bassins d'emplois dynamiques.

Filière stratégique et structurante pour l'économie occitane, elle s'appuie sur un réseau d'acteurs privés et publics qui dialoguent et collaborent pour soutenir l'innovation, la recherche, la formation et l'emploi. Cependant, des difficultés structurelles préexistaient à la crise sanitaire de 2020, dans un secteur d'activité concurrentiel caractérisé par l'intensité des cadences de production, l'exigence d'investissements constants et des difficultés de recrutement sur les emplois spécifiques.

La crise sanitaire est venue mettre un brutal coup d'arrêt à des années de développement, générant de nouvelles difficultés tout en maintenant, voire amplifiant les défis auxquels la filière doit faire face pour conserver son niveau.

Avertissement

Faute d'une approche statistique exacte de la filière aéronautique civile et militaire, hors activité spatiale, la chambre régionale des comptes Occitanie, conformément à la méthode définie au sein de la formation interjuridictions, a tenté de cerner la filière francilienne par l'intermédiaire de trois approches distinctes :

Une approche portant sur le cœur de la filière, défini comme les entreprises relevant des trois codes Naf² de l'institut national de la statistique et des études économiques (Insee) suivants : 3030Z « construction aéronautique et spatiale », 2651A « fabrication d'équipements d'aide à la navigation » (composants électroniques et 3316Z « réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux » ;

Une approche élargie, incluant dans la filière les sous-traitants de rangs un et deux dont une part de l'activité, plus ou moins importante, dépend du secteur aéronautique. Des données et deux études récentes ont permis de mieux documenter cette filière élargie : les données relatives à « la filière aéronautique et spatiale dans le grand Sud-Ouest³ », l'étude « Une dynamique toujours favorable dans la filière aéronautique et spatiale du grand Sud-Ouest⁴ » et l'étude « La chaîne d'approvisionnement aérospatiale du grand Sud-Ouest : atouts et défis⁵ », publiées par l'Institut national de la statistique et des études économiques le 30 janvier 2020.

Une approche opérationnelle, au travers de la liste des 127 entreprises considérées par les services de l'Etat comme participant pour une part significative de leur activité à la filière.

Les données produites font référence, en le précisant, à l'un ou l'autre de ces périmètres.

² Nomenclature d'activités française

³ Insee, *Enquête sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest*, janvier 2020

⁴ Insee, *Analyses Occitanie*, n° 90, janvier 2020

⁵ Insee, *Analyses Occitanie*, n° 91, janvier 2020

CHAPITRE I

L'industrie aéronautique en Occitanie avant la crise

I - Les caractéristiques de la filière aéronautique occitane

A - Tissu industriel et emplois

La filière aéronautique et spatiale comptait, selon, l'Insee 87 719 emplois en Occitanie, soit près de 40 % des emplois industriels régionaux et 3,5 % de l'emploi salarié de la région.

Ces emplois se concentrent particulièrement dans le nord du département de la Haute-Garonne, avec une part importante d'effectifs dédiés à l'activité de construction et à la fabrication de composites, mais également dans le secteur tertiaire notamment l'ingénierie, les services spécialisés, l'informatique et le commerce, la logistique et le soutien aux entreprises. Deux autres bassins d'emplois se distinguent, à proximité de Tarbes (Hautes-Pyrénées) avec de nombreux emplois dans la construction, et au nord de la région, à la frontière lotoise et aveyronnaise, avec des emplois dans la construction et la métallurgie.

Cette répartition géographique des effectifs est structurée par la présence de grandes entreprises sur le territoire. Airbus, leader mondial, implanté sur quatre sites en Haute-Garonne à Toulouse, Cornebarrieu, Colomiers et Blagnac où se situe son siège et le site d'assemblage de Saint-Martin du Touch⁶. Sont présents également ATR, groupement d'intérêt économique (GIE) détenu par Airbus et Leonardo, constructeur d'avions régionaux, et Daher, constructeur et équipementier, situé en Haute-Garonne et dans les Hautes-Pyrénées. Le motoriste Safran est présent à Toulouse, Blagnac et Colomiers. Les entreprises intermédiaires et les petites et moyennes entreprises (PME) des secteurs de la métallurgie, de la construction mécanique, des machines-outils (Mecachrome, Mecaprotec, Rossi Aéro, Tiso) sont également présentes à proximité de leurs clients constructeurs, ainsi que des entreprises de bureaux d'études et d'ingénierie et informatiques (Comat, Latesys, Expleo, Sogeclair, Altran).

⁶ Outre son usine d'assemblage à Saint-Martin du Touch spécialisé dans les chaînes d'assemblage des A320, A330 et A350, Airbus dispose, en Haute-Garonne, d'une plateforme logistique pour les équipements. Les services support et son siège social sont situés à Toulouse.

Les autres départements abritent moins de 10 % des entreprises, avec des concentrations d'entreprises industrielles dans le Tarn-et-Garonne, le Lot et l'Aveyron où se situent des bassins d'emploi très orientés vers ce secteur à l'instar de la Mécane Vallée⁷. Également dans les Hautes-Pyrénées, la présence de la chaîne d'assemblage de l'entreprise Daher à Tarbes, producteur d'avions d'affaire à turbopropulseur, constitue un pôle économique local. Le territoire rassemble plusieurs équipementiers (Liebherr, Latécoère, Stelia, Gardner Aerospace, Figeac Aero, Collins Aerospace, etc.) mais surtout un maillon de petites et moyennes entreprises, des sous-traitants de tout rang, des activités spécialisées (Aubert et Duval, Lauak, Gardner, Equip'Aero, Sermati, Techni'services, etc.) et de maintenance (Air Support, Sabena Technics).

En 2018, l'Insee recensait 687 entreprises⁸ appartenant à la filière aéronautique et spatiale en Occitanie. 463 sont de petites et moyennes entreprises (PME) soit 67 % du total. Les entreprises de taille intermédiaire (ETI) représentent 23 % des entreprises du secteur et les 66 grandes entreprises (GE)⁹ 10 %. Les PME emploient 11,8 % des salariés de la filière, les grandes entreprises 63,4 % (cf. tableau n°1).

Tableau n° 1 : entreprises du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

Catégorie de l'entreprise	Nombre d'entreprises	Répartition par type d'entreprises	Effectifs salariés	Répartition par type d'entreprises	Effectifs salariés dédiés à l'aéronautique et spatiale	Répartition par type d'entreprises	Part des effectifs dédiés / total effectifs
Ensemble	687	100 %	110 262	100 %	87 719	100 %	79,6 %
PME	463	67,4 %	15 486	14 %	10 334	11,8 %	66,7 %
ETI	157	22,9 %	31 241	28,3 %	21 760	24,8 %	69,7 %
GE	66	9,6 %	63 535	57,6 %	55 625	63,4 %	87,6 %
Hors constructeurs	677	-	77 346	-	54 803	-	70,9 %

Source : Insee, Enquête 2019 sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest

Hors constructeurs, maîtres d'œuvre et motoristes¹⁰, l'Insee recense 677 entreprises dans la filière aérospatiale, dont 413 dans l'industrie (construction, fabrication d'équipements, métallurgie, etc.) et 264 dans le tertiaire (ingénierie, activités informatiques, etc.). Ces entreprises emploient 77 346 salariés dont 71 % sont dédiés à l'activité de la filière. La part spécifiquement dédiée à l'aéronautique et au spatial est plus élevée dans le secteur de l'industrie que dans le tertiaire (78 % contre 65 %).

Le chiffre d'affaires réalisé par les entreprises de la filière aéronautique et spatial hors constructeurs et motoriste s'élevait à 14 Md€, soit 8 % du PIB régional. La part spécifique de l'aéronautique atteint 9,5 Md€ dont 6,73 Md€ dans le secteur de l'industrie et 2,78 Md€ dans les activités tertiaires. Les PME réalisent 14 % du chiffre d'affaires total et les 60 grandes entreprises hors constructeurs et motoristes, 46 %.

Entre 2017 et 2018, le chiffre d'affaires de la filière aéronautique avait progressé de 2,7 %, davantage dans les activités tertiaires (6,3 %) qu'industrielles (1,2 %). Le secteur spatial connaissait une croissance de 12 % sur cette même année.

⁷ Voir § 1.2.2.2.

⁸ La notion d'entreprise utilisée fait référence aux unités légales situées sur le périmètre régional, parfois en intégralité ou bien, lorsque l'unité égale dispose d'implantations en dehors des régions, de la part régionalisée de l'entité. La notion se situe donc entre la définition d'entreprise et d'établissement pour s'adapter au contexte territorial.

⁹ TPE / PME : entreprises de moins de 500 salariés ; ETI : entreprises entre 500 et 4 999 employés ; GE : entreprises de plus de 5 000 salariés

¹⁰ Airbus, Airbus Defence and Space, ATR, Centre national d'études spatiales (Cnes), Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, Dassault, Safran, Thales Alenia Space)

Tableau n° 2 : chiffre d'affaires des entreprises du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

Secteur / type d'entreprise	Nombre d'entreprises*	CA aéronautique en 2018 (millions d'euros)	CA total H.T. en 2018 (millions d'euros)	% CA aéronautique
Tout secteur	677	9 515	14 067	67,6
PME	463	1 345	2 225	60,4
ETI	153	3 759	5 948	63,2
GE	61	4 411	5 894	74,8
Industrie	413	6 734	8 449	79,7
PME	320	969	1 466	66,1
ETI	74	3 203	4 250	75,4
GE	19	2 561	2 733	93,7
Tertiaire	264	2 782	5 618	49,5
PME	143	376	759	49,5
ETI	80	555	1 698	32,7
GE	42	1 850	3 161	58,5

Source : Insee, Enquête 2019 sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest

*Chaîne d'approvisionnement de la construction aéronautique et spatiale en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Sont exclus les constructeurs, maîtres d'œuvre et motoristes (Airbus, Airbus Opérations, Airbus Defence and Space, Ariane Group, ATR Airbus, ATR GIE, Centre national d'études spatiales (Cnes), Dassault Aviation, Thales Alenia Space)

L'aéronautique constitue le premier secteur d'exportation et d'importation en Occitanie, apportant une contribution positive à la balance commerciale régionale. L'aéronautique et le spatial représentent 42 % des importations, soit 17,6 Md€, et 70 % des exportations en Occitanie, soit 42,2 Md€¹¹.

B - Un écosystème local qui rassemble l'ensemble de la chaîne de production recherche et de développement (R&D)

1 - La présence de l'ensemble des maillons de la chaîne de production

Hors constructeurs, près de 60 % des entreprises du secteur exercent une activité de fabricants ou fournisseurs de composants ou d'outils intégrés. Les entreprises de maintenance et services de soutien en aéronautique représentent 17,5 % des entreprises identifiées. La part des sociétés d'ingénierie, de conception et de recherche et développement (R&D) est importante (19,4 %).

L'ensemble de la chaîne de production est présent sur le territoire occitan : constructeurs et motoristes, chercheurs et ingénieurs, production de pièces et de sous-ensemble, assemblage final, maintenance, etc. Les activités de cet écosystème d'entreprises sont très « territorialisées ». Hors donneurs d'ordre et constructeurs, 26,6 % des entreprises de la filière ont recours à la sous-traitance pour moins de 7 % de leur activité aéronautique. La moitié de cette activité sous-traitée est confiée à une entreprise localisée en Occitanie ou en Nouvelle-Aquitaine¹².

¹¹ Source : panorama économique Occitanie (CCI Occitanie), 2019

¹² « Réciproquement », les clients sont également très régionaux cf infra 1.3.2.1

2 - Le niveau de recherche et développement

D'après l'Insee, les administrations et entreprises occitanes ont consacré 5,8 Md€ à la recherche et au développement (R&D) en 2017, soit 3,5 % du PIB régional. L'Occitanie se place au premier rang en termes d'effort de recherche (dépenses de R&D par rapport au PIB) et troisième à l'échelle nationale en volume de financement. L'effort de recherche est particulièrement élevé dans le secteur privé, porté dans le secteur de l'aéronautique par les grands groupes comme Airbus et Thales mais également par le pôle de compétitivité Aerospace Valley, les PME représentant une part plus réduite de l'effort de recherche¹³, concentrant leurs moyens et leurs capacités sur la production afin de tenir les cadences en pleine croissance.

En 2018, un tiers des entreprises de la chaîne d'approvisionnement investissait dans la R&D dont 52 % des GE, 44 % des ETI et 28 % des PME. Les innovations, de produits et de procédés, sont principalement portées par les entreprises du secteur tertiaire. Les fonds propres restent le premier mode de financement des activités de R&D (53%) suivi par le financement bancaire, facilement accessible au secteur avant la crise.

La région dispose également de plusieurs pôles de recherche et de formation. L'Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera)¹⁴ participe à la transformation environnementale de la filière, par exemple dans le cadre de sa collaboration avec Safran pour le développement de biocarburant, ou le développement de la propulsion électrique et hybride. L'Institut de recherche technologique (IRT) Saint-Exupéry, présent à Toulouse et Montpellier, est une fondation cofinancée par des acteurs privés de l'industrie et par l'État dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir (PIA). L'Institut participe à la recherche technologique dans le secteur de l'aéronautique, le spatial et la défense, en collaborant avec des chercheurs et des doctorants et les partenaires industriels du secteur.

La région Occitanie accueille également un Institut Interdisciplinaire d'Intelligence Artificielle (3IA), l'Aniti (*Artificial and Natural Intelligence Toulouse Institute*) situé à Toulouse, qui rassemble notamment les recherches, applications et formations en intelligence artificielle dans les domaines du transport et de l'environnement.

L'École nationale de l'aviation civile (Enac), installée à Toulouse, forme les cadres de l'aviation civile en formation initiale et continue, et offre également 25 programmes de formation complémentaire : formations de contrôleur aérien, de pilote de ligne, de technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC), de technicien supérieur de l'aviation (TSA) et d'instructeur avion.

L'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (Isae-Supaero) dispose de quatre écoles supérieures de formation d'ingénieurs dans l'aéronautique, l'industrie spécialisée et le secteur spatial. Il dispose également d'une fondation de recherche internationale, et collabore avec les grands groupes de l'aérospatial pour ces programmes. L'Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM) dispose de deux pôles de formation en Occitanie, à Beauzelle en Haute-Garonne et Cambes dans le Lot pour former aux métiers techniques.

¹³ Insee, « R&D : l'Occitanie, au premier rang des régions françaises et bien placée au niveau européen », *Analyses Occitanie* n° 104 - Février 2021

¹⁴ Une feuille de route et un plan stratégique scientifique 2015-2025 encadrent ses actions

II - L'organisation des acteurs et leur intervention

A - Le soutien et l'accompagnement de la filière au niveau régional

1 - Le comité stratégique de filière régionale (CSFR)

Dans le cadre du conseil national de l'industrie (CNI) et du comité stratégique de filière aéronautique, un contrat de la filière a été signé en 2018.

Le comité stratégique de la filière régionale aéronautique (CSFR), déclinaison territoriale du comité stratégique de filière national, a été créé en 2010 sous la forme d'un comité dédié à l'aérospatial en Midi-Pyrénées, afin de structurer les relations entre les acteurs de la filière. Il rassemble une centaine de membres permanents : la région, des représentants d'entreprises de la filière, de l'IRT Saint-Exupéry, du pôle Aerospace Valley, de l'État (DGAC, Drees, etc.), la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de région, le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), Bpifrance, la Banque de France, l'UIMM, le conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) ainsi que des représentants des syndicats.

Sa création visait à l'élaboration d'un diagnostic partagé de la situation et des perspectives d'évolution de la filière. Elle prévoyait aussi la définition d'axes d'amélioration et d'actions pour renforcer la compétitivité de la filière, améliorer la performance des entreprises, dynamiser l'activité, développer les emplois et les compétences. Son action s'est déroulée en deux phases : de 2010 à 2014 (au sortir de la crise de 2009) puis entre 2015 et 2019, avec une orientation sur la croissance de la filière et sa modernisation. Cette action est mise en œuvre en coordination avec les plans régionaux Ader (Actions pour le Développement des Entreprises Régionales de sous-traitance), mis en œuvre par la région.

2 - Le soutien à la filière à l'échelon régional

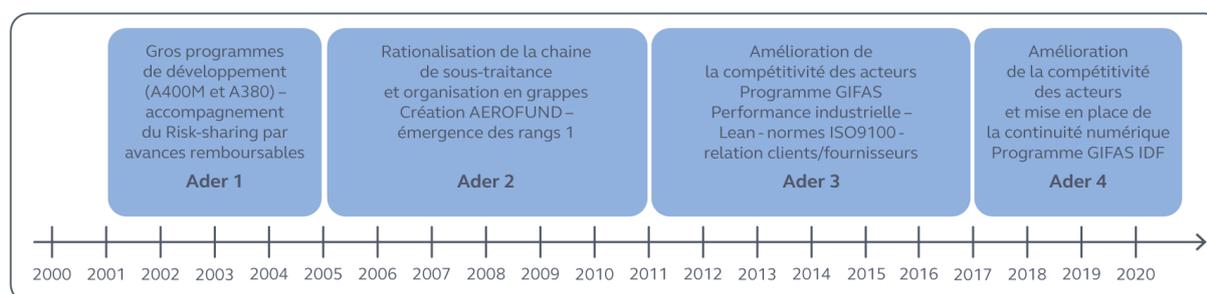
La région Occitanie a adopté en 2017 une stratégie régionale pour l'emploi et la croissance¹⁵ qui intègre différents schémas de planification dont le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)¹⁶. La région a également élaboré une Stratégie Régionale de l'Innovation (SRI). Outre les dispositifs de droit commun, un plan spécifique d'actions pour le développement des entreprises régionales de sous-traitance (Ader *op. cit.*) est mis en œuvre depuis 2001, afin de mutualiser les moyens et d'élaborer une stratégie commune d'accompagnement du développement de la filière entre l'État, la région Occitanie et le comité stratégique de filière régionale¹⁷.

¹⁵ La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République consacre la région comme collectivité cheffe de file en matière de développement économique, lui confiant un rôle de planification et de suivi en matière d'aides aux entreprises. L'article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales lui confie ainsi une compétence de principe pour l'attribution de ces aides sur son territoire.

¹⁶ Article L. 4251-13 du code général des collectivités territoriales : « Ce schéma définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. Il définit les orientations en matière de développement de l'économie sociale et solidaire, en s'appuyant notamment sur les propositions formulées au cours des conférences régionales de l'économie sociale et solidaire (...) ».

¹⁷ Le bilan et la description des plans Ader successifs sont joints en annexe.

Schéma n° 1 : évolution des plans Ader



Source : région Occitanie

Tableau n° 3 : les moyens financiers des plans Ader

En M€	ADER 1 (2001-2004)	ADER 2 (2005-2010)	ADER 3 (2011-2016)	ADER 4 (2017-2021)
Montants mobilisés	23,5	32,2	170	200
Dont État	9,5	16,5	<i>non précisé</i>	<i>non précisé</i>
Dont Europe		1,9	<i>non précisé</i>	<i>non précisé</i>
Dont région	14	13,8	<i>non précisé</i>	<i>non précisé</i>

Source : CRC Occitanie sur la base des données de la région Occitanie

Les plans Ader ont connu une montée progressive en moyens et en expertise. D'abord protecteur vis-à-vis de la *supply chain* régionale, avec des objectifs concentrés sur l'accompagnement industriel et financier, le contenu des plans s'est élargi à la gestion des emplois et des compétences, la recherche de compétitivité et de performance par l'innovation. La mise en œuvre du plan Ader IV (2017-2021) a été perturbée par la crise sanitaire. Un plan Ader exceptionnel a été adopté par la région en juillet 2020 pour ajuster l'action déployée à destination du secteur aéronautique (voir *infra*).

B - Les pôles de compétitivité, clusters et agences régionaux

1 - Le pôle de compétitivité Aerospace Valley

Le pôle de compétitivité Aerospace Valley (dédié à l'aéronautique, à l'espace, aux drones et aux systèmes embarqués) a été créé sous forme d'association en 2005 et labellisé pôle mondial. Il s'étend sur le territoire des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine et rassemble entreprises, centres de recherche, centres de formation et institutions concernés par le secteur dans les deux régions. Il compte 825 membres, dont 562 PME et ETI.

Son rôle est d'accompagner les entreprises du secteur dans leurs projets techniques et commerciaux et d'apporter des financements, publics et privés, aux projets de recherche, de développement et d'innovation, d'entrepreneuriat, de formation et d'internationalisation. Il vise aussi à favoriser les synergies au sein du secteur par l'animation de réseaux, la communication et l'évènementiel, à l'échelle locale, nationale, européenne et internationale. Le pôle est actuellement présidé par M. Yann Barbaux (Airbus). M. Eric Giraud (Ariane Group) a récemment été nommé directeur général. Les équipes se composent de 25 membres détachés d'entreprises du secteur et 23 personnes directement employées par le pôle.

Une feuille de route stratégique est déclinée en trois orientations : animer un réseau d'acteurs dynamiques au niveau international, innover et accéder aux financements, développer et accélérer la croissance des membres. Les actions se structurent autour de trois secteurs stratégiques (aéronautique, espace et drones) et cinq écosystèmes d'excellence¹⁸.

En 2019, en matière d'innovation pour le secteur de l'aéronautique, l'aide au montage de projet de réseaux et télécommunication (R&T) et aux financements a permis de faire émerger 12 projets qui ont mobilisé pour 11 M€ de financement. Ces actions se complètent par 82 accompagnements pour répondre à des appels à projet et autres dispositifs de financement proposés par l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), les Dreets, le Corac, les régions et l'Europe, ainsi qu'avec des entreprises partenaires telles que ATR pour un appel à manifestation d'intérêt¹⁹. Entre 2005 et mi-2020, 68 % des projets accompagnés ont relevé du secteur aéronautique, majoritairement financés par des fonds issus des collectivités territoriales (53 %) en incluant le Fonds Unique Interministériel (FUI)²⁰ – créé par l'État pour financer les projets R&D collaboratifs labellisés par les pôles de compétitivité.

La crise sanitaire a incité le pôle de compétitivité à développer la numérisation de ses prestations. Il est intervenu auprès de ses membres comme relais d'information, et a également contribué au suivi de l'évolution de la filière par la rédaction de notes. Aujourd'hui, sa mission s'oriente vers l'accompagnement des entreprises pour les projets de relance.

2 - Le cluster de la Mecanic Vallée

La Mecanic Vallée est un cluster²¹ constitué sous forme d'association, labellisé par la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) en 1999. En 2019, le cluster rassemble environ 210 entreprises représentant près de 13 000 emplois et un chiffre d'affaires de 2,3 Md€, dans trois principaux secteurs de la mécanique : l'aéronautique, l'équipement automobile et la machine-outil. Son périmètre s'étend sur deux régions (Occitanie et Nouvelle-Aquitaine) et six départements (Aveyron, Lot, Corrèze, Haute Vienne, Cantal, et Dordogne Est). Il comprend également trois « Territoires d'industrie »²² : Limoges Métropole, Pays de Brive & Tulle & Dordogne, Figeac-Aurillac-Rodes.

Son conseil d'administration rassemble 12 personnalités du monde industriel, 7 représentants institutionnels et 2 invités permanents. Le pôle est piloté par un bureau composé d'industriels et dispose d'une équipe d'animation de trois agents. Il collabore avec un ensemble d'acteurs locaux²³.

¹⁸ Économie des données et Intelligence artificielle (EDIA), solutions pour l'Usine du Futur (SUF), propulsion et énergie embarquée (PEE), systèmes embarqués et communiquant (SEC), structures, matériaux et procédés (SMP).

¹⁹ Source : rapport d'activité 2019-2020

²⁰ Ce fonds a été supprimé par la loi de finances 2020.

²¹ Un cluster, ou système productif local (SPL) constitue « une organisation productive particulière localisée sur un territoire correspondant généralement à un bassin d'emploi. Cette organisation fonctionne comme un réseau d'interdépendances constituées d'unités productives ayant des activités similaires ou complémentaires qui se divisent le travail (entreprises de production ou de services, centres de recherche, organismes de formation, centres de transfert et de veille technologique, etc.) » (Datar, *Les systèmes productifs locaux*, Paris, La Documentation française, 2002).

²² L'initiative « Territoires d'industrie » est un dispositif mis en place conjointement entre l'État et les territoires candidats pour le déploiement de projets de développement des territoires autour de 4 axes : l'attractivité, le recrutement, l'innovation et la simplification ; et en cohérence avec les orientations régionales des schémas régionaux de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et de leur déclinaison territoriale.

²³ 10 organismes associés, 10 organismes de recherche et développement et de formation, 19 organismes de formation, 3 pépinières d'entreprises, 2 partenaires techniques

Afin de répondre à sa mission de développer la compétitivité de ses entreprises membres et de ses territoires, un plan stratégique 2017-2020 avait fixé six objectifs : promouvoir l'industrie mécanique, constituer un lieu d'échanges, coopérer entre industriels de la mécanique, mettre en commun des moyens et développer des synergies, développer les compétences et trouver ensemble de nouveaux marchés, déclinés sur cinq thèmes²⁴. En 2019, 58 % des interventions étaient consacrées à la gestion de l'association, le suivi des adhérents et des opérations en cours, la réflexion prospective et la définition de nouvelles actions. L'organisation de rencontres et la participation aux salons et conventions constituent 32 % de l'activité²⁵.

Pendant la crise sanitaire, la Mecanic Vallée est intervenue auprès de ses membres comme relais d'information sur les dispositifs d'urgence mis en place et sur l'évolution de la situation des différents secteurs d'activité des entreprises membres. Aujourd'hui, son action se concentre sur le déploiement des plans de relance national et régionaux, en collaboration avec les agences de développement régionales (l'Agence de développement économique d'Occitanie Ad'Occ²⁶ et l'Agence de Développement et d'Innovation de la Nouvelle-Aquitaine), ainsi que la mise en œuvre de dispositifs d'accompagnement dans la gestion des ressources humaines (GPEC, formation, etc.).

III - Les forces et faiblesses de la filière avant la crise (2018-2019)

A - La dynamique d'avant-crise

Après plusieurs années de croissance, les perspectives du secteur fin 2019 étaient optimistes. Malgré un léger ralentissement en 2018 principalement lié à la conjoncture internationale²⁷, 2019 a été une année record pour Airbus, qui a livré 863 avions et est devenu le premier constructeur mondial. Ses résultats offrent des débouchés à l'ensemble de la filière régionale, qui répond également aux besoins du constructeur Boeing en faisant preuve de capacités à s'adapter à l'accélération des cadences. Les taux d'utilisation des capacités de production restaient élevés, à environ 90 %, et les perspectives de hausses d'emplois salariés, de R&D et d'investissement matériel sont supérieures à 30 %.

Ainsi, une forte dynamique d'investissement se maintenait au sein des entreprises²⁸ désireuses de conserver leur compétitivité dans un contexte de modernisation (*via* la numérisation des productions) et de concurrence étrangère avec des stratégies dites *best cost* de délocalisation des activités de sous-traitance vers des pays où le coût de production est plus faible. La dynamique était soutenue par des programmes nationaux tels que « Usine 4.0 » et « Industrie du Futur ».

²⁴ Formation, attractivité des métiers, médiatisation ; stratégie (anticipation/prospective) ; relations clients et fournisseurs ; coopération interentreprises et gestion des ruptures technologiques et industries connectées

²⁵ Rapport d'activité de 2019

²⁶ L'Agence Ad'Occ est une société publique locale telle que définie à l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales, créée le 7 mars 2018. Son capital est majoritairement détenu par la région Occitanie (97 %) qui constitue l'unique bénéficiaire de ses services. L'agence dispose d'agents dédiés à la filière aéronautique, dont un chargé de mission aéronautique au sein de la direction « croissance » et plusieurs agents de la direction « innovation ». Ad'Occ dispose de deux chargés de mission installés dans les locaux de Mecanic Vallée à Viviez (Aveyron).

²⁷ Voir sur ce point « Une dynamique toujours favorable dans la filière aéronautique et spatiale du Grand Sud-Ouest », Insee Analyses Occitanie n° 90, janvier 2020

²⁸ Par exemple, en mai 2018, l'entreprise Latécoère a inauguré une nouvelle usine de production à Toulouse-Montredon, axée sur la numérisation, l'automatisation et la robotisation (<https://www.latecoere.aero/latecoere-inauguration-usine-4-0-toulouse-montredon/>)

B - Les difficultés avant-crise

1 - Une forte dépendance au secteur et un manque de diversification

En dépit d'un écosystème industriel complet, la filière aéronautique occitane ne regroupe qu'un nombre limité d'entreprises de taille intermédiaire et, à l'inverse, des PME et TPE dépendantes du secteur en nombre important. L'internationalisation progresse même si elle concerne surtout les ETI, les TPME restant très dépendantes d'un client principal local²⁹.

Plus de 51,5 % de l'activité aéronautique des entreprises de la filière est destinée à un client situé dans le Grand Sud-Ouest, un taux qui atteint 69,6 % pour les entreprises tertiaires.

Tableau n° 4 : Localisation des clients principaux

Catégorie d'entreprise	Nombre d'entreprises	% de l'activité aéronautique pour des clients localisés					
		En Nouvelle-Aquitaine et Occitanie	Dans une autre région française	Dans un autre pays d'Europe	En Amérique	En Afrique ou au Moyen-Orient	En Asie ou dans le Pacifique
Total	677	51,5	19,5	13,8	10,8	1,8	2,6
Industrie	413	44,0	19,5	16,1	14,8	2,4	3,2
Tertiaire	264	69,6	19,6	8,3	1,1	0,1	1,3

Source : Insee

La filière se caractérise par une double dépendance, au client principal et au secteur. L'intensification de la production portée par des cadences élevées a pu limiter les stratégies de diversification et renforcer la dépendance au secteur et/ou au client principal pour les entreprises de la *supply chain*.

2 - Des difficultés de recrutement

La filière rencontrait dès avant la crise des difficultés de recrutements, en lien avec un besoin de compétences adaptées à des métiers techniques et exigeants, en pleine mutation avec l'émergence du numérique (connectivité, numérisation, cybersécurité...). Ces difficultés se conjugaient à un manque d'attractivité de l'industrie, en dépit d'un panel de centres de formation de haut niveau sur le territoire.

Ces difficultés étaient accrues sur certains bassins d'emplois moins attractifs que la métropole toulousaine, en termes de transport, d'urbanisme, de vie culturelle et de possibilité d'emploi pour le conjoint. Au total, les entreprises rencontraient davantage de difficultés à attirer du personnel qualifié. Des mécanismes de transferts d'emplois type Passerelle Industrie – plateforme numérique qui vise à faciliter les transferts de personnel, temporaires ou définitifs, entre les entreprises qui licencient et celles qui embauchent – existaient avant la crise. Ils étaient cependant complexes.

²⁹ Insee, n°91 janvier 2020 : Parmi les entreprises ayant des projets de développement, 27 % souhaitent s'implanter à l'étranger (dont 14 % sur le continent américain), essentiellement pour pénétrer un marché (80 % des entreprises) et réduire le coût de la main-d'œuvre (55 %).

3 - Un secteur de plus en plus concurrentiel

Avant la crise, des tensions sur les prix et des politiques d'achats agressives des clients et donneurs d'ordre ont incité les entreprises de la *supply chain* à investir massivement pour répondre aux cadences imposées. Cela a entraîné une hausse du recours à l'endettement et un accroissement des stocks.

Le marché est également soumis à des contraintes intrinsèques liées aux normes et qualifications à maintenir, à une réglementation stricte de certification qui freinent la mise sur le marché des innovations et des cycles de programmes longs.

Chapitre II

L'impact de la crise sur la filière aéronautique en Occitanie

I - L'exposition de la région aux effets immédiats de la crise

A - Les effets sur l'activité et le chiffre d'affaires

Alors qu'il connaissait une dynamique de croissance et des cadences soutenues, le secteur a subi un véritable coup d'arrêt du fait de la crise sanitaire, avec des baisses d'activité totale puis entre 40 % et 80 % en 2020, en fonction des segments d'activité. L'ensemble des entreprises a été touché³⁰, mais certaines de façon plus significative en raison de leur dépendance à un client principal, leur difficulté à adapter leur activité ou encore leur positionnement dans la chaîne de valeur, en particulier pour les activités tertiaires et l'ingénierie.

Pour les activités de production et de mécanique, notamment dans les ETI, la crise a rompu la dynamique d'investissement pour répondre aux cadences de production d'avant-crise, avec en conséquence une accumulation de stocks et un niveau d'endettement important.

En 2020, les entreprises de l'industrie ont connu une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 16 % par rapport à 2019. Les investissements ont reculé de 34 % et les effectifs de 6 %. Concernant la filière aéronautique, la dégradation du chiffre d'affaires a atteint 34 %, moins résiliente que d'autres secteurs industriels car très affectée par l'arrêt du trafic aérien. Les exportations de la filière ont diminué d'un tiers³¹.

Cette réduction inédite d'activité résulte principalement de la chute de la demande nationale et étrangère mais également des contraintes sanitaires qui ont réduit la productivité des entreprises du fait de personnel moins disponibles et plus contraints dans leurs activités (gestes barrière, distanciation, etc.)³².

³⁰ Source : Service Économique de l'État en région de la Direccte Occitanie – réponse au questionnaire.

³¹ Banque de France, tendances régionales (Occitanie) « les entreprises en Occitanie » Bilan 2020 – Perspectives 2021

³² « La filière aérospatiale du Grand Sud-Ouest : une dynamique stoppée par la crise sanitaire », Insee Analyses Occitanie, n° 112, Décembre 2021.

B - Les effets sur l'emploi

1 - Des emplois détruits après une dynamique de croissance durable

En Occitanie, le nombre de salariés dans l'aéronautique a diminué de 6 250 soit - 5,7 %³³. Le Lot est le département le plus touché (- 9,2 %) en raison de l'importance des entreprises de la métallurgie, secteur plus frappé que les autres. En volume, la Haute-Garonne concentre le plus de pertes d'emplois (- 4 900). La baisse n'est pas homogène à l'ensemble de la filière. Elle se concentre sur la chaîne d'approvisionnement (- 5 %) et en particulier les petites et moyennes entreprises. Le secteur de la métallurgie et les activités tertiaires sont plus touchés que les secteurs de la construction d'aéronefs et de la maintenance. Les entreprises du secteur tertiaire³⁴ sont particulièrement affectées, avec 2 300 emplois supprimés.

Fin 2020, le niveau d'emploi en Occitanie était inférieur de 1 % à son niveau d'avant crise³⁵. Au total, 20 400 emplois sont perdus dans la région, dont 30 % dans la filière aéronautique et spatiale. La moitié se situe en Haute-Garonne (10 100) dont 48,5 % dans la filière aéronautique. 40 % des entreprises de la filière a supprimé le recours à l'intérim, et 11 % l'a diminué³⁶.

2 - La mise en place de plans sociaux

En Occitanie, 30 plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) et 8 ruptures conventionnelles collectives (RCC)³⁷ ont été instruits ou étaient en cours d'instruction en mai 2021 pour les établissements exerçant une activité dans l'aéronautique.

Concernant spécifiquement l'industrie aéronautique³⁸, 33 établissements sont concernés par 26 PSE et 7 RCC. 27 procédures intéressent des entreprises situées en Haute-Garonne. Le reste concerne des entreprises localisées dans le Gers, les Hautes-Pyrénées, le Lot et l'Ariège.

Hors Airbus³⁹, les procédures concernent 23 établissements, principalement des TPME (17) ainsi que 6 entreprises de taille intermédiaire. Sur les 11 secteurs identifiés, les activités d'ingénierie et d'études techniques, de mécanique industrielle et de construction aéronautique et spatiale sont les plus touchées.

³³ Source Insee, voir encadré avertissement - sources et méthode de la publication.

³⁴ Elles représentent 40 % des effectifs de la filière contre 15 % en Nouvelle-Aquitaine et exercent une activité dans l'ingénierie, l'informatique et les activités spécialisées, scientifiques et techniques

³⁵ Insee conjoncture Occitanie, n°26 – avril 2021

³⁶ Opérateur de compétences interindustriel (Opco 2i) / Observatoire de la Métallurgie

³⁷ Source Dreets Occitanie.

³⁸ Exclusion des établissements exerçant dans les secteurs suivants : activités des syndicats de salariés, activités services administratifs et soutien, restauration pour compagnies aériennes et conseil pour les affaires et autres conseil de gestion (5 établissements, 137 emplois concernés). Au final, 13 secteurs d'activité sont retenus (voir en annexe).

³⁹ Les six établissements du groupe Airbus sont concernés par 4 plans de sauvegarde de l'emploi. 3 896 emplois sont concernés, sur un total de 35 751 soit 10,9 %.

II - Des effets immédiats limités par les mesures de soutien

A - Des aides financières au secours des tensions de trésorerie

D'après France Stratégie⁴⁰, en Occitanie, 80 entreprises du secteur aéronautique⁴¹ ont perçu au moins une aide publique de l'État parmi les prêts garantis par l'État (PGE), les reports de charges sociales (RCS), l'activité partielle et le fonds de solidarité.

1 - Le fonds de solidarité (FS) et les reports de charges sociales (RCS)

Le fonds de solidarité national a été créé par l'ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 attribue des aides financières aux personnes physiques et morales de droit privé exerçant une activité économique particulièrement touchée par les conséquences de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid 19. D'après les données de France Stratégie, 18 entreprises du secteur ont bénéficié d'une aide au titre de ce fonds, pour un montant total de 0,2 M€ soit 9 % des montants versés en Occitanie.

35 entreprises de l'aéronautique ont bénéficié de reports de charges sociales pour un montant équivalent à 10,6 M€ soit 23 % des reports totaux en Occitanie.

2 - Les prêts garantis par l'État (PGE)

Pour répondre aux besoins de trésorerie des entreprises affectées par la crise, la loi n°2020-289 du 23 mars 2020 prévoit la possibilité d'accorder la garantie de l'État pour un prêt accordé à toute catégorie d'entreprises pour un large ensemble de secteurs d'activité.

Les entreprises de la filière aéronautique occitane ont bénéficié de 195 M€ de prêts garantis, soit 49,4 % du total des prêts garantis par l'État (PGE) accordés aux entreprises de la filière au niveau national (395 M€). Ces prêts représentent 63 contrats accordés à 30 entreprises, majoritairement présentes en Haute-Garonne.

Les PGE ont offert une réponse rapide et massive au besoin de trésorerie accru par l'arrêt de l'activité. La filière aéronautique a bénéficié de leur condition souple d'attribution, contractant des emprunts par nécessité de trésorerie ou par précaution, et a privilégié ce mode de financement à un renforcement de fonds propres.

Ces prêts ont été accordés à tout type d'entreprise de la chaîne de production. Parmi les ETI du secteur, l'entreprise Latécoère, équipementier de rang 1, a obtenu la garantie étatique de neuf prêts pour un montant total de 78,2 M€. Le constructeur d'avions régionaux ATR bénéficie de deux prêts garantis à hauteur de 65 M€. L'entreprise Equip'aero, PME basée dans le Gers, a obtenu la garantie de quatre prêts pour un encours total de 2 M€.

⁴⁰ Sources : France Stratégie/IGF d'après données DGFIP (FS), Dares (AP), Acoos (RCS, Sequoia), Bpifrance et DG Trésor (PGE), Insee (Fare 2018, Stock entreprises 2019, Base non-salariés 2017, Sirene 2020)

⁴¹ Secteur au sens restreint, à partir des codes Naf suivants : 2651A, 3030Z et 3316Z.

La mobilisation de ces prêts a dégradé le bilan des entreprises qui connaissent globalement un niveau élevé d'endettement avant crise⁴². Si certaines d'entre-elles ont d'ores-et-déjà procédé à leur remboursement total ou partiel, les échéances à venir et leur étalement limité à cinq ans risquent de générer à nouveau des difficultés de trésorerie voire de menacer la solvabilité des entreprises fragiles.

Leur identification et la réalisation d'un diagnostic global et précis de leur situation financière post-crise permettra d'anticiper certaines difficultés éventuelles liées aux perspectives de remontée des cadences et de remboursement des PGE.

Pour ce faire, afin d'identifier les entreprises fragilisées par la crise, la Dreets Occitanie a déployé un suivi régulier des entreprises de la filière. Elle collabore notamment avec le commissaire aux restructurations et prévention des difficultés des entreprises (CRP) dans le cadre de la mission « entreprises en difficultés » ainsi qu'avec les partenaires régionaux, au premier rang desquels, le conseil régional et son agence de développement Ad'Occ mais aussi la Banque de France pour alimenter un tableau de bord de suivi des entreprises et des outils d'accompagnement mobilisables. Un observatoire de la filière, qui s'appuie sur les données économiques disponibles sur un échantillon de 400 entreprises identifiées en région, a été mis en place pour disposer d'une vision trimestrielle sur l'état de la filière.

B - L'activité partielle⁴³ : un rempart contre les pertes d'emplois et de compétences

La Dreets Occitanie⁴⁴ comptabilise 17,1 millions d'heures indemnisées au titre de l'activité partielle entre le 1^{er} mars 2020 et le 17 mai 2021⁴⁵. 424 établissements ont bénéficié d'heures indemnisées pour plus de 53 500 effectifs. Au total, le coût prévisionnel de l'activité partielle des entreprises du secteur sur cette période s'élève à plus de 227 millions d'euros soit 10,6 % du total régional pour l'ensemble des secteurs d'activité (2,14 Md€). Le nombre d'heures indemnisées représente, en mai 2021, 8 % de ce total (213 millions d'heures).

Mise en place dans un second temps, l'activité partielle de longue durée (APLD)⁴⁶ représente 13,5 millions d'heures autorisées et 1,5 million d'heures indemnisées pour un coût prévisionnel de 17,6 millions d'euros, soit 58,4 % du coût total au niveau régional.

⁴² Voir sur ce point le rapport d'information de la commission des finances du Sénat, « Comment réussir la sortie des prêts garantis par l'État (PGE) ? », 12 mai 2021

⁴³ Pour faire face à la baisse d'activité des entreprises et limiter le recours au licenciement, les modalités de recours à l'activité partielle ont été assouplies par décret n°2020-325 du 25 mars 2020, un outil qui permet à un employeur en difficulté de faire prendre en charge par l'État tout ou partie du coût de la rémunération de ses salariés.

⁴⁴ Sur la base d'un référentiel de 565 établissements identifiés comme ayant une activité significative dans le domaine de l'aéronautique

⁴⁵ Dernières données disponibles.

⁴⁶ Le décret n°2020-926 du 28 juillet 2020 prévoit la mise en place de l'activité partielle longue durée (APLD), un dispositif de soutien à l'activité économique qui offre la possibilité à une entreprise - confrontée à une réduction durable de son activité - de diminuer l'horaire de travail de ses salariés, et de recevoir pour les heures non travaillées une allocation en contrepartie d'engagements, notamment en matière de maintien en emploi. Il est mis en place sur la base d'un accord collectif. La liste des accords collectifs est mise en ligne sur le site du ministère du travail et de l'emploi

La part conséquente du secteur aéronautique dans le total de l'APLD s'explique par le calendrier de la reprise de l'activité, freinée par le maintien des restrictions de déplacement, la réduction du trafic aérien et les incertitudes sur les commandes qui en résultent.

Tableau n° 5 : état des demandes d'autorisation et d'indemnisation d'activité partielle dans le secteur aéronautique en Occitanie

	Secteur aéronautique Occitanie		Total Occitanie		Part Aéro / Occitanie	
	Autorisation	Indemnisation	Autorisation	Indemnisation	Autorisation	Indemnisation
Nombre heures total	55 695 442	17 101 339	775 524 835	212 962 178	7,2 %	8,0 %
Nombre total d'établissements	439	424	124 919	116 690	0,4 %	0,4 %
Effectif maximum total	154 249	53 553	1 813 402	752 088	8,5 %	7,1 %
Montant total en euros	-	227 282 224		2 136 464 297		10,6 %
Nombre d'heures APLD	13 499 643	1 449 210	28 053 250	2 572 745	48,1 %	56,3 %
Nombre d'établissements APLD	144	118	777	505	18,5 %	23,4 %
Effectif maximum APLD	32 908	16 137	66 568	25 217	49,4 %	64,0 %
Montant APLD en euros	-	17 583 209		30 092 227		58,4 %

Source : Dreets Occitanie

Certains salariés placés en activité partielle ont pu bénéficier de formation pendant les heures non travaillées indemnisées, *via* des modules de formation internes, des formations dispensées à proximité du lieu de travail ou en dématérialisé, généralement dans une stratégie de diversification (ressources humaines, management) et de montée en compétences. Certaines entreprises, telles que Potez Composites⁴⁷ et STS, ont mobilisé les crédits du FNE formation pour mettre en place ces formations, avec l'appui des services de la Dreets et de l'opérateur de compétences interindustriel (Opco 2i)⁴⁸.

En dépit des mesures de protection déployées, la mise en place de plan sociaux et la réorganisation des activités et des services a pu générer des interrogations chez certains salariés sur leurs conditions de travail et leurs perspectives professionnelles à terme.

⁴⁷ L'entreprise indique avoir bénéficié de 61 000 € pour former cinq salariés.

⁴⁸ Voir tableau en annexe 4

III - La mobilisation des acteurs pour accompagner la relance du secteur

A - Le plan « France Relance » en Occitanie

1 - L'accord régional de relance État-Région Occitanie pour 2021/2022

Un accord régional de relance a été signé le 9 janvier 2021 afin de coordonner les stratégies de relance adoptées par l'État, à travers le plan de relance national, et par la région, dans le cadre du plan de relance pour l'emploi adopté en juillet 2020⁴⁹. Des enveloppes élevées sont annoncées, à hauteur de 900 M€ pour l'État (incluant les financements du plan de relance et des plans d'investissement d'avenir) et 860 M€ pour la région, sans être assorties d'un budget et d'un calendrier précis. Cet accord doit s'intégrer au prochain contrat de plan État-région (CPER) 2021-2027 qui devrait préciser la répartition des crédits prévus.

Le plan de relance prévoit un programme d'accélération des projets industriels régionaux. Deux projets dans l'aéronautique ont été retenus en Occitanie dans le cadre du soutien à l'investissement industriel dans les territoires⁵⁰.

2 - Le fonds de modernisation et de diversification de la filière en Occitanie

Doté de 300 M€, le fonds de modernisation et de diversification de la filière aéronautique a pour objectif de soutenir les investissements de numérisation, de modernisation de l'outil industriel, de R&D et de diversification *via* un financement sous forme d'une subvention. En septembre 2021, 74 projets occitans sont lauréats de ce fonds de modernisation et de diversification, soit 18 % des projets en France, bénéficiant de près de 22 % des aides attribuées (63,3 M€). La région est donc la première bénéficiaire du fonds, suivie par Auvergne-Rhône-Alpes avec 61 projets lauréats et l'Île-de-France avec 60 projets.

Tableau n° 6 : projets lauréats du fonds de modernisation

	Nombre de dossiers refusés	Nombre de dossiers retenus	Nombre de dossiers ajourné ou suspendu**	Montant global d'aide HT pour les dossiers retenus	Nombre total de dossiers
France	725	408	6	293 050 331€	1 139
Occitanie	151	74	1	63 294 342€	226
Part de l'Occitanie	20,8 %	18,1 %	16,7 %	21,6 %	19,8 %

Source : Bpifrance

⁴⁹ Au niveau national, un accord de partenariat a été conclu entre l'État et l'association Régions de France le 28 septembre 2020 pour coordonner les stratégies de l'ensemble des acteurs nationaux et régionaux et envisager la déclinaison régionale du plan national.

⁵⁰ L'entreprise Thiot Ingénierie (Lot) pour un projet de diversification comprenant la construction d'un bâtiment spécifique, un nouveau type de lanceur de laboratoire et un outil de communication innovant pour fédérer une communauté autour de l'entreprise ; l'entreprise Tarmac (Hautes-Pyrénées) pour le projet TARMAC AIR (*Aircraft Innovative Recycling*) qui vise à préparer l'industrialisation de son activité à travers sa numérisation, sa mise en ligne industrielle et l'optimisation de la gestion des flux de matières secondaires.

La part de financement varie de 25 % à 80 % et les subventions versées de 0,2 M€ à 5 M€. Le financement n'est pas défini proportionnellement au montant du projet ou à la taille de l'entreprise⁵¹.

Les projets portent principalement sur la modernisation de l'outil industriel (investissement matériel, numérisation), ainsi que sur la recherche de débouchés dans le secteur aéronautique et vers d'autres secteurs industriels, *via* des projets de R&D. L'impact environnemental intervient dans quelques dossiers de façon plus ou moins marginale.

À court terme, les financements attribués ont permis de maintenir la dynamique d'investissement des entreprises de la filière. L'enjeu réside dans la capacité des entreprises à convertir les projets financés en valeur ajoutée. Un calendrier prévisionnel et un suivi de la réalisation des projets permettra de s'en assurer.

B - La stratégie de relance mise en place par la région Occitanie

1 - Le plan Ader exceptionnel pour 2020-2021

Un plan de soutien au secteur aéronautique et spatial a été adopté par la région le 16 juillet 2020⁵². Doté d'une enveloppe prévisionnelle de 90 M€ pour le secteur de l'aéronautique, ce « plan Ader⁵³ exceptionnel » prévoit 14 mesures pour la filière⁵⁴, structurées en trois axes qui s'inscrivent dans la continuité des plans précédents : le soutien à l'emploi et aux compétences ; le soutien à la production, la diversification et l'innovation ; le renforcement de la structure financière des entreprises. Ces trois axes sont déclinés en plusieurs mesures qui regroupent un grand nombre de dispositifs, parfois mis en place en partenariat avec d'autres organismes ou bien multisectoriels, non spécifiquement dédiés aux entreprises de l'aéronautique.

Améliorer la lisibilité des aides spécifiquement mobilisables par les TPE, PME et *start-ups* de la filière aéronautique et les assortir d'objectifs et d'indicateurs de suivis chiffrés permettra de mesurer l'efficacité du plan Ader en direction du secteur aéronautique.

Entre mai 2020 et septembre 2021, les crédits mobilisés pour l'aéronautique dans le cadre du plan Ader exceptionnel s'élèveraient ainsi à 36,6 M€⁵⁵, soit un taux de réalisation de 40,6 %. La majeure partie prend la forme d'aides directes versées aux entreprises, incluses dans l'axe 2 (27,1 M€)⁵⁶.

⁵¹Un tableau de suivi sur les avis émis par la Dreets a été transmis aux juridictions financières. Il porte sur 41 dossiers, pour une assiette initiale de 70,2 M€. Sur ces 41 dossiers, 24 ont reçu une recommandation de financement pour une assiette de projet de 38 M€ et 8 ont été qualifiés de non prioritaires. Parmi eux, 6 ont bénéficié d'une subvention, dont un avis non prioritaire. Les 7 propositions de refus portent sur des projets qui ne correspondent pas aux critères d'éligibilité. Par exemple, le financement de prestations extérieures pour l'acquisition d'un logiciel de gestion ou le financement de projet immobilier hors équipements productifs. Des propositions de refus résultent aussi de l'insuffisance financière d'un projet (fonds propres insuffisants par rapport à l'enveloppe des projets) ou de retombées économiques insuffisantes sur la filière française (source Dreets).

⁵² Article 17 de la délibération n° 2020/AP-JUILL/01 du 16 juillet 2020. Ce plan s'articule avec le plan d'urgence de la région dont le premier volet a été adopté par délibération du 3 avril 2020, actualisé par un second volet adopté le 29 mai 2020. En parallèle, le plan Ader 4 poursuit sa réalisation qui atteignait 185 M€ au 31/12/2020.

⁵³ Actions pour le Développement des Entreprises Régionales de sous-traitance (Ader).

⁵⁴ Il prévoit également 5 mesures destinées à la filière spatial avec une enveloppe prévisionnelle de 9 M€.

⁵⁵ Voir tableau en annexe

⁵⁶ Les entreprises de la filière ont également bénéficié d'autres aides directes non comptabilisées dans le plan Ader.

a) Les mesures pour l'emploi, les compétences et la formation (axe 1)⁵⁷

Dans le cadre du plan de relance national, un avenant au pacte d'investissement dans les compétences 2019-2022 a été conclu entre la région et l'État. Il fait de l'aéronautique un secteur prioritaire de formation, avec un objectif d'accompagnement à la diversification.

L'axe 1 prévoit le déploiement du dispositif « Contrats RH » qui permet aux entreprises éligibles de bénéficier d'un co-financement régional à hauteur de 50 % pour le recours à un conseil externe en ressources humaines. Dans ce cadre, 71 225 € d'aides ont été versées à 7 entreprises du secteur aéronautique et spatial.

Surtout, la région apporte des soutiens financiers à plusieurs dispositifs et organismes intervenant dans la formation et le soutien à l'emploi⁵⁸.

En 2020, deux conventions ont également été conclues avec l'Opérateur de Compétences Interindustriel (Opco 2i) pour soutenir la formation des salariés non concernés par l'activité partielle, à travers le dispositif « former plutôt que licencier », pour lequel la région a engagé 1,5 M€. À ce jour, 13 entreprises, pour un total de 174 salariés, ont bénéficié du dispositif. Dans le cadre d'une convention conclue en 2021 avec la Caisse des dépôts et consignation, une participation de 1 M€ a été apportée afin d'abonder le compte personnel de formation (CPF) des salariés de la filière⁵⁹ engagés dans une reconversion, à hauteur de 50 % du reste à charge.

La région apporte également un concours financier de 1,14 M€ au projet « Passerelle Industrie » piloté par France Industrie et l'UIMM, qui prévoit de faciliter le prêt de main d'œuvre entre entreprises industrielles et d'accompagner les reclassements pour 10 filières industrielles (bois, carrière et matériaux, chimie, métallurgie, textile, plasturgie, santé et pharmacie, nautisme, énergies et agroalimentaire). Au premier semestre 2021, la région a décompté 683 contacts entreprises (entretiens qualifiés), 36 demandes d'emprunts, 11 entreprises en prêts de mains d'œuvre et 29 demandes de salariés en reclassement.

En outre, en matière de formation, un soutien est apporté à plusieurs organismes et centres de formation et d'apprentissage (CFA) dans le secteur de l'aéronautique dont le CFAI de Beauzelle (Haute-Garonne)⁶⁰. Entre 2020 et 2021, la région a ainsi apporté plus de 2 M€ au financement de 96 formations relevant des secteurs « aéronautique, mécanique, travail des

⁵⁷La région dispose de compétences en matière d'emploi, d'insertion professionnelle et de formation et d'apprentissage définies par le code du travail. Un plan régional de formation et un pacte régional d'investissement dans les compétences (PIC) 2019-2022 ont été adoptés en 2019 pour en fixer les grandes orientations. La mise en œuvre à compter de 2020 de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel du 5 août 2018 se traduit par le transfert de la compétence apprentissage aux branches professionnelles via France Compétences et la perte de la part régionale de la taxe d'apprentissage et des fractions de TICPE dédiées, l'octroi d'une dotation de compensation financière et de deux fonds au titre de la péréquation territoriale (apprentissage).

⁵⁸ Entre autre, un financement de 1 M€ a été attribué à l'Opco 2i afin de soutenir la formation des salariés non concernés par l'activité partielle et le plan « former plutôt que licencier » ; ainsi que 30k€ à l'ORCI, 72k€ à Mecanic Vallée et 10k€ pour Territoire d'Industrie (Lacq-Pau-Tarbes) pour le déploiement de projets portant sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC).

⁵⁹ Les bénéficiaires sont salariés d'entreprises appartenant aux secteurs suivants (code Naf) : construction aéronautique et spatiale (3030Z), transports spatiaux (5122Z), fabrication de produits explosifs (2051Z), mécanique industrielle (2562B), fabrication d'équipements d'aide à la navigation (2651A), réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux (3316Z).

⁶⁰ Soutenu à hauteur de 0,6 M€, la contribution inclut 0,41 M€ au titre du soutien aux formations existantes, 0,14 M€ au titre de la promotion et la valorisation de l'apprentissage et 50k€ au titre de l'investissement numérique.

métaux » et « énergie, électricité, systèmes embarqués », dispensées à 1 550 personnes dans 25 établissements.

b) Le soutien à la compétitivité, la diversification et l'innovation des entreprises (axe 2)

L'axe 2 du plan Ader prévoit de « soutenir la production, la diversification et l'innovation vers l'avion vert ». Sur une enveloppe prévisionnelle de 43 M€, 27,7 M€ ont été mobilisés entre juillet 2020 et septembre 2021 (64,3 %).

À travers plusieurs dispositifs sous forme de « Pass » ou de « contrat », les entreprises bénéficient de subventions d'investissement ou d'avances remboursables pour financer des projets d'innovation ou de diversification (dépenses en R&D ou en matériels, mobiliers, équipements), ou pour la prise en charge de frais de prospection commerciale, de recours à des consultants, etc.

Ces dispositifs ne sont pas strictement réservés à la filière et, pour la plupart, préexistaient à la crise sanitaire. Leur critères d'éligibilité ont pu être élargis pour toucher une cible plus large d'entreprises, notamment celles de taille moyenne. Entre mai 2020 et septembre 2021, 131 aides ont été versées à 113 entreprises⁶¹ réalisant une part de leur chiffre d'affaires dans l'aéronautique⁶², pour un montant total de 21,7 M€.

Tableau n° 7 : dispositifs mobilisés par les entreprises de la filière

Dispositifs	Montants versés	Nombre de dossiers
Contrat croissance	2 246 452 €	16
Contrat expertise	175 753 €	5
Contrat immobilier	318 466 €	3
Contrat innovation	11 080 191 €	23
Contrat relance	3 200 000 €	2
Contrat transmission-reprise	100 000 €	2
Parcours IDF phase 1	204 000 €	34
Parcours IDF phase 2	75 000 €	5
Pass Occitanie	16 180 €	1
Pass rebond	4 033 525 €	32
Pass Relance	316 357 €	8
Total général	21 765 924 €	131

Source : région Occitanie

Parmi ces dispositifs, le parcours régional Industrie du Futur⁶³ est ouvert aux entreprises de toute filière de l'industrie et de tout niveau technologique. Il s'articule avec le programme

⁶¹ 37 entreprises ont bénéficié de plusieurs dispositifs, notamment des parcours IDF phase 1 puis phase 2.

⁶² La direction de l'économie et de l'innovation de la région Occitanie identifie les entreprises de l'aéronautique au regard de la part du chiffre d'affaires réalisé dans ce secteur (minimum 20 %), indépendamment des codes Naf qui ne sont pas systématiquement recensés dans le relevé des aides attribuées.

⁶³ « Le parcours régional Industrie du futur s'inscrit dans le cadre du partenariat État-Région mis en place au sein du programme national des « 10 000 accompagnements de PME vers l'industrie du futur », qui vise à accompagner

Industrie du Futur du Gifas⁶⁴. Les entreprises de l'aéronautique sont prioritairement orientées vers le programme du Gifas, mais peuvent recourir au programme régional en cas de maturité technologique insuffisante. Les deux parcours peuvent être successifs ou bien cumulés par une même entreprise sur des sujets distincts.

La région a créé en juillet 2020 un « Pass Relance Aéronautique ». Il s'adresse aux petites, moyennes et entreprises de taille intermédiaire de moins de 500 salariés et qui réalisent au moins 40 % de leur chiffre d'affaires dans le secteur aéronautique, afin de leur apporter une subvention jusqu'à 60 000 € pour financer des dépenses d'investissement ou d'innovation. Cependant, le dispositif n'a pas trouvé son public, peut-être en raison de ses critères d'éligibilité⁶⁵ et d'un montant maximal de subvention similaire aux dispositifs non sectoriels comme le Pass Rebond, le contrat croissance ou le contrat innovation. La région Occitanie considère en outre que les mesures de soutien nationales telles que l'activité partielle ou les PGE ont pu réduire l'attractivité du dispositif, en retardant d'éventuelles restructurations ou le déploiement de stratégie de compétitivité ou de modernisation.

Un Pass Relance Export a été créé en juillet 2020 pour accompagner dans la conquête de marché (missions de prospection) et la participation à des salons internationaux. Il complète la gamme de dispositifs de soutien déjà existant⁶⁶. À ce jour, 25 entreprises du secteur bénéficient d'un accompagnement à l'export, pour un montant de subvention total de 1,3 M€.

L'axe 2 rassemble un ensemble vaste de dispositifs généralement non spécifiques à l'aéronautique et préexistant à la crise. Il est possible que la multiplication de dispositifs relativement similaires nuise à la lisibilité du plan régional. La région Occitanie prévoit, dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) pour 2022, une évaluation et une revue de ces dispositifs dans un double objectif de simplification et de lisibilité.

c) Les appels à projets ou à manifestation d'intérêt

Pour soutenir des projets innovants dans des secteurs stratégiques, des appels à projet « Readynov » ont été lancés en 2018 en Occitanie en partenariat avec l'Union européenne, l'Ademe et d'autres partenaires nationaux et locaux. L'attribution des financements s'est poursuivie pendant la crise sanitaire. 2,5 M€ de financements ont été attribués depuis mars 2020, autour de huit projets dont deux appels à projet lancés dans le cadre des appels à manifestation d'intérêt (AMI) aviation verte, mis en place avec le pôle Aerospace Valley. Ils portent sur le développement d'un train d'atterrissage tout électrique avec deux entreprises

400 entreprises sur le territoire régional sur la période 2020-2022 » en phase 1, c'est-à-dire en phase de diagnostic, soit un accompagnement totalement cofinancé par la région et l'État à hauteur de 6 000 € par entreprise.

⁶⁴ Le programme Gifas prévoit la transformation numérique de 70 entreprises à hauteur de 70 000 € (soit une enveloppe régionale de 4,9 M€) autour de quatre volets : convaincre et engager les équipes dirigeantes ; accompagner les entreprises sur les premières étapes de leur transformation ; renforcer la collaboration dans la filière et sécuriser les systèmes d'information de l'entreprise. Le financement se répartit à parité entre l'État, la région, le Gifas et l'entreprise soit une participation respective de 18 000 €. Une convention de cofinancement a été signée en 2019 avec la région Occitanie et le Gifas.

⁶⁵ Par exemple, les entreprises devaient avoir effectué au préalable un diagnostic dans le cadre d'un autre dispositif régional tel que Parcours Industrie du futur ou avoir présenté un dossier à un comité sur des challenges, appel à manifestation d'intérêts ou appels à projets en lien avec le plan de relance aérospatial.

⁶⁶ Un contrat Export Occitanie et un Pass Export Occitanie sont déployés depuis 2017. L'ensemble des actions à l'international et des dispositifs de soutien à l'export sont coordonnés dans le cadre d'un protocole d'accord Team France Export Occitanie signé en 2019 entre l'État, Business France, la CCI Occitanie, Bpifrance ainsi que la Région Occitanie et son agence de développement économique Ad'Occ. La principale différence entre ces dispositifs porte sur le champ des dépenses éligibles et le plafond des montants versés.

lauréates et sur l'élaboration d'un drone hydrogène longue durée, avec trois entreprises lauréates. Le projet Coop'air, qui bénéficie aussi d'un financement dans le cadre de Readynov, associe deux entreprises pour la création d'une plateforme collaborative de mise à disposition de moyens RH et matériels entre entreprises.

Le projet Quality Air et le projet Spartan rassemblent également plusieurs entreprises pour collaborer sur des processus innovants pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les cabines et le développement de pièces compatibles avec les moteurs futurs. Les projets bénéficient de 1,1 M€ d'aides régionales. Trois projets d'innovation portés par des entreprises de l'aéronautique sont également financés dans le cadre du PIA 3 à hauteur de 0,4 M€.

2 - Les dispositifs de soutien financiers

Au-delà du plan Ader, certaines entreprises de l'aéronautique ont bénéficié d'aides financières d'urgence mises en place par la région à destination de l'ensemble des secteurs économiques. La région a ainsi créé un « fonds de solidarité exceptionnel Occitanie (FSEO) » qui attribue une aide sous forme de subvention aux entreprises non éligibles au Fonds de solidarité. Mis en place entre mars et mai 2020, 19 entreprises de l'aéronautique en ont bénéficié pour un total de 51 500 €. Deux prêts Rebond⁶⁷ ont été accordés à des entreprises du « cœur de filière » (0,5 M€), ainsi qu'à 24 autres entreprises réalisant une part de leur chiffre d'affaires dans l'aéronautique, pour un total de 4 M€.

La région dispose de plusieurs dispositifs d'intervention en haut de bilan sous forme de fonds d'amorçage, de fonds Rebond ou de fonds de garantie⁶⁸, sollicités par les entreprises du secteur pour répondre aux besoins financiers engendrés par la crise.

Tableau n° 8 : aides financières attribuées aux entreprises

Dispositifs	Nombre d'entreprises	Montants attribués / garantis
Co-investissement Foster	1	230 000 €
FRG amorçage	1	300 000 €
FRG général	3	2 390 000 €
Garantie Foster	5	1 264 500 €
Total général	10	4 184 500 €

Source : région Occitanie

Avec le recours massif aux PGE, le recours à certaines de ces aides financières explique le niveau accru d'endettement des entreprises de la filière. Au regard des risques et des incertitudes sur la capacité de reprise de certaines entreprises, elles sont à coordonner avec l'attribution d'autres aides publiques⁶⁹, afin de ne pas soutenir des entreprises maintenues artificiellement en activité au détriment d'une adaptation de l'appareil productif.

⁶⁷ Il s'agit d'un prêt de 10 000 € à 300 000 € octroyé en parallèle d'un prêt bancaire de même montant, pour créer un effet levier au financement bancaire.

⁶⁸ Ces fonds sont notamment gérés par la société Irdi Soridec, société de capital investissement, détenue à hauteur de 21 % par la région.

⁶⁹ Il s'agit notamment des aides prévues dans le cadre du plan d'action national pour l'accompagnement des entreprises dans la sortie de crise, présenté par le ministère de l'économie et des finances et le ministère de la Justice en juin 2021.

Chapitre III

Perspectives à moyen et long termes pour la filière aéronautique d'Occitanie

I - Le contexte régional en 2021

L'effondrement du trafic aérien mondial a entraîné des conséquences sur la production d'avions. Les livraisons d'Airbus diminuent d'un tiers en 2020 et de 59 % pour Boeing déjà fragilisé par l'immobilisation des appareils 737 Max. En avril 2021⁷⁰, les mauvais résultats de 2020 des constructeurs Airbus, ATR et Boeing donnent peu de visibilité sur la production future mais en Occitanie, la production d'un nouveau monocouloir d'Airbus, l'A321, pourrait démarrer dès la reprise des cadences sur la chaîne d'assemblage d'Airbus à Blagnac, dont le site ne produit plus d'A380 depuis 2019.

Le secteur de l'aéronautique est plus lent à retrouver son niveau d'activité d'avant crise : hausse des prix et raréfaction des matières, incertitudes sur l'évolution pandémique, trafic aérien encore limité... D'après la Banque de France⁷¹, en mars 2021, l'industrie des matériels de transport se stabilise autour de 70 % de son niveau d'avant-crise en Occitanie contre 78 % au niveau national. Concernant spécifiquement le secteur de la construction industrielle aéronautique et spatiale, la production diminue légèrement mais les livraisons augmentent. Pour les autres secteurs industriels de l'aéronautique, celui de la métallurgie et la fabrication de produits métalliques connaît une augmentation de la production. Les carnets de commande restent limités notamment pour les sous-traitants. Au premier trimestre 2021, les stocks non-épuisés et l'activité inférieure au niveau d'avant-crise maintiennent les prix à la baisse. La rentabilité des entreprises se réduit en conséquence, ce qui risque de perdurer en l'absence de retour aux cadences d'avant-crise⁷² et avec une concurrence étrangère accrue.

D'après l'Insee⁷³, la moitié des entreprises de la filière aérospatiale du Grand Sud-Ouest ont poursuivi un projet en 2020 portant sur la transformation numérique, la diversification ou l'investissement dans de nouvelles activités et plus marginalement sur l'amélioration de la

⁷⁰ Source : note de conjoncture, Dreets Occitanie (avril 2021)

⁷¹ Banque de France, note de conjoncture Occitanie, mars 2021

⁷² Toutefois, les grands donneurs annoncent une reprise des productions d'ici 2023, notamment Airbus pour l'A320 et l'A350

⁷³ « La filière aérospatiale du Grand Sud-Ouest : une dynamique stoppée par la crise sanitaire », Insee Analyses Occitanie, n° 112, Décembre 2021

performance environnementale. Cette tendance, objectif du plan de relance national, pourra favoriser le retour de l'activité à son niveau d'avant-crise.

Cependant, les stratégies des entreprises de la filière demeurent prudentes : en réponse aux incertitudes sur l'évolution du marché aéronautique, certaines font le choix de ré-internaliser d'une partie de l'activité, en particulier dans l'industrie et les grandes entreprises. Fin 2021, avant les annonces concernant les commandes d'avions Airbus et de Rafale, la reprise timide du transport aérien, la hausse des prix des matières premières, la pénurie de certains composants ainsi que la concurrence étrangère pèsent sur l'opinion des chefs d'entreprise quant aux perspectives de leur activité, en particulier dans PME et les ETI.

II - Les enjeux liés à la préservation de l'emploi et l'évolution des compétences

A - Les risques persistants sur l'emploi malgré les dispositifs d'aide

Les dispositifs d'activité partielle ont joué un rôle d'amortisseur en retardant voire en évitant la mise en place de davantage de plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) et ont permis de conserver les compétences spécifiques acquises par les employés du secteur⁷⁴.

Jusqu'à fin 2021, les effets sur l'emploi salariés ont toutefois été relativement modérés au regard de l'ampleur de la chute d'activité, atténués par le recours aux dispositifs de soutien. De ce fait, les compétences spécifiques au secteur, difficile à recruter, ont été jusqu'ici préservées.

Cependant, l'éloignement de la perspective d'un retour aux résultats d'avant-crise – qui n'est pas envisagé avant 2023 – fait peser deux risques sur l'emploi. Il pourrait constituer une variable d'ajustement pour certaines entreprises une fois les mesures d'aides d'urgence terminées. Il existe par ailleurs un risque de fuite des compétences avec des salariés qui changent d'orientation professionnelle et s'orientent vers des secteurs moins marqués par la crise.

Les attentes quant à l'offre de formation ont évolué avec la crise. 17 % des entreprises ayant répondu à l'étude de l'Opco 2i⁷⁵ constatent l'obsolescence de certaines compétences techniques et organisationnelles et 90 % anticipe un besoin en compétences émergentes ou innovantes, dans le numérique, le savoir-faire productif et l'organisation de l'entreprise. Parmi les entreprises interrogées, 11 % considèrent l'offre de formation plutôt satisfaisante et 18 % satisfaisante au sujet du nombre de formations et de places ; 12 % plutôt satisfaisante et 15 % satisfaisante pour leur contenu. Les attentes portent sur l'amélioration de la lisibilité de l'offre, de son opérationnalité avec les compétences de terrain et de sa modularité.

⁷⁴ D'après une étude réalisée par l'Opco 2i et l'Observatoire de la métallurgie sur les entreprises du secteur de l'aéronautique en région, 49 % considère que les mesures de soutien ont été très utiles et protectrices pour l'emploi, et qu'elles auraient dû licencier en leur absence. 38 % considère cependant qu'en dépit de leur utilité, elles ont été contraintes de licencier.

⁷⁵ Enquête BIPE BDO Advisory sur l'évolution du besoin en compétences des entreprises industrielles dans la filière aéronautique et spatiale en Occitanie, décembre 2020, Opco 2i / Observatoire de la Métallurgie.

Les difficultés de recrutement et l'absence de disponibilité des compétences nécessaires seraient particulièrement préjudiciables aux entreprises au moment de la reprise d'activité⁷⁶ et appellent une attention particulière des entreprises du secteur et des pouvoirs publics.

B - Des initiatives pour répondre aux enjeux liés aux ressources humaines

Au-delà des dispositifs déployés par la région et l'État (voir *supra*), des initiatives innovantes émergent des entreprises de la filière pour améliorer les perspectives des salariés.

Airbus, suite aux restructurations réalisées en 2020, s'engage dans la revitalisation de l'emploi en Haute-Garonne⁷⁷. Doté de 2,6 M€, ce plan de revitalisation se déploie en cinq axes : aide aux PME de la filière aéronautique, aide aux entreprises innovantes ; abondement du fonds mutualisé de revitalisation Haute-Garonne ; appui à la création d'une plate-forme territoriale pour la transition collective (Transco) d'emplois en Haute-Garonne ; autres actions de développement d'emploi territorial. Un objectif de création de 677 emplois est fixé.

La mobilité dans d'autres secteurs industriels offre des opportunités ; par exemple, dans le ferroviaire, avec la participation d'ingénieurs du groupe Altran pour l'élaboration d'un train électromagnétique par la société Hyperloop Transportation Technologies, en conception dans un centre R&D installé dans l'ancien aéroport militaire de Francazal à Toulouse.

En Occitanie, la déclinaison régionale de l'engagement national pour le développement de l'emploi et des compétences dans l'aéronautique (Edec) prend la forme d'un partenariat entre la Dreets et l'Opco 2i sur la filière aéronautique, à travers une convention financière d'action pour le développement de l'emploi et des compétences (Adec) à hauteur de 0,4 M€ d'aides versées par l'État par an en moyenne. Cette convention comprend plusieurs objectifs structurés autour de quatre grands axes stratégiques qui portent sur le digital et le numérique ; la qualité de vie au travail, les ressources humaines et le management ; les fonctions support ainsi que les formations industrielles. Il s'adresse principalement aux entreprises de la *supply chain*, TPE, PME et ETI. Une nouvelle déclinaison est en cours d'élaboration pour l'année 2022, en collaboration avec les partenaires de branches.

En parallèle, des synergies sont recherchées entre la stratégie de développement économique et de soutien à l'emploi et à la formation du conseil régional d'Occitanie et les orientations prises pour l'aéronautique dans le cadre de l'Adec régional, notamment dans le cadre des contrats de filières et du plan Ader.

⁷⁶ Insee Analyses Occitanie, n° 112, Décembre 2021 : Dans le Grand Sud-Ouest, pour la filière aérospatiale, « sept entreprises sur dix déclarent disposer des compétences pour faire face aux enjeux futurs. Pour autant, la moitié des entreprises ont recruté ou envisagent de recruter du personnel salarié en 2021. Ces besoins se manifestent plus fréquemment dans les grandes entreprises (62 %) et les ETI (59 %). Les perspectives de recrutement d'intérimaires restent en revanche légèrement défavorables, signe d'une timide anticipation de reprise ».

⁷⁷ Une convention pour la mise en œuvre de la revitalisation en Haute-Garonne a été signée avec le représentant de l'État dans le département a été signée le 19 mai 2021. Elle s'inscrit dans le cadre de la convention de revitalisation nationale signée entre le groupe et l'État en mars 2021 et fait suite aux projets de réorganisation et de plans de sauvegarde de l'emploi pour cinq entreprises du groupe en Occitanie (UES Airbus Commercial France, Airbus GIE ATR, Airbus Interiors Services, Airbus Defense & Space et Airbus D&S Geo).

III - Les enjeux liés à la consolidation financière des entreprises

A - La consolidation des entreprises de taille significative par des fonds nationaux

En septembre 2021, le fonds ACE partners, créé en juillet 2020 dans le cadre du plan de soutien à l'aéronautique, et souscrit notamment par l'État, Bpifrance et les donneurs d'ordre Airbus, Safran, Thales et Dassault Aviation, a acquis près d'un quart du capital de l'entreprise Figéac Aéro, entreprise stratégique dans le bassin d'emplois lotois, pour une prise de participation d'environ 35 M€⁷⁸. Plusieurs dossiers pourraient être conclus d'ici la fin de l'année 2021 en Occitanie.

B - Les outils régionaux pour consolider la *supply chain*

L'enjeu de la consolidation des entreprises de la filière précède la crise sanitaire⁷⁹. Le fonds de consolidation Aerofunds⁸⁰ a été créé lors du plan Ader II de 2004 pour générer des restructurations au sein de la *supply chain* en intervenant en fonds propres dans ces entreprises. En 2021, sur les 18 participations toujours présentes dans le portefeuille des fonds aéronautiques gérés par Ace Capital Partners, 9 concernent des entreprises ayant leur siège social en Occitanie.

En complément aux mécanismes de soutien en fonds propres dans lesquels la région intervient⁸¹, deux fonds ont vocation à accompagner les entreprises de la filière dans leur projet, en complémentarité du fonds national ACE pour des opérations d'une moindre ampleur, de 0,4 M€ à 3 M€ sur les PME ou des ETI.

Il s'agit notamment du fonds « Impulsion », un fonds de capital investissement rebond, géré par la société Irdi et doté d'un capital initial d'environ 40 M€⁸². Il a vocation à intervenir auprès PME matures et à des ETI régionales de filières stratégiques présentant de bonnes performances économiques et un potentiel de développement et d'innovation, à un stade d'investissement de capital-consolidation ou capital-développement. En outre, la région s'est associée⁸³, en tant qu'actionnaire minoritaire, à la création de l'agence régionale des

⁷⁸ Voir le communiqué de presse publié par l'entreprise le 9 septembre 2021. À noter que cet accord est soumis à des clauses suspensives qui n'ont pas encore été levées.

⁷⁹ Quelques projets de consolidation ont vu le jour avant la crise. Le groupe We Are Aerospace a ainsi été constitué en 2016 par le regroupement de trois entreprises de la *supply chain* aéronautique (sociétés ESPACE, CHATAL, FARELLA et ARMOR MECA). L'opération a été soutenue par le groupe ACE Partners, qui possède à ce jour 8,5 % du capital Aerofunds III.

⁸⁰ Aerofunds est un Fonds commun de placement à risque (FCPR) de la société Ace Management. Les premiers Aerofunds, dotés de 40 M€, ont connu une croissance progressive. Le fonds est abondé par 4 régions dont l'Occitanie, la Nouvelle-Aquitaine, les Pays de la Loire, aux côtés d'investisseurs privés tels que Airbus, Safran et d'autres groupes industriels.

⁸¹ En Occitanie, à titre d'exemple : fonds régional de garantie (FRG) avec Bpifrance, FEI dans le cadre des fonds européens FOSTER TPE-PME, fonds capital-investissement géré par IRDI SORIDEC.

⁸² La souscription de la région s'élève à 8 M€ (délibération N°2021/AP-MARS/07 du 25 mars 2021) et elle est incluse dans le plan Ader exceptionnel, axe 3. Un objectif de 30 % des investissements dédié à l'aéronautique est prévu.

⁸³ Aux côtés de la Caisse des dépôts et consignations, la chambre régionale de commerce et d'industrie, deux sociétés d'accélération du transfert de technologie, une association, trois sociétés d'économie mixte régionales (l'agence régionale de l'aménagement de la construction d'Occitanie (Arac), l'agence régionale de l'énergie et du climat d'Occitanie (Arec) et la société Sud de France développement) et les caisses d'épargne et de prévoyance de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

investissements stratégiques (Aris), une société par actions simplifiées (SAS) ayant vocation à réaliser des opérations de capital-investissement et des apports de fonds propres et de quasi fonds propres dans des entreprises stratégiques pour l'économie régionale. En 2021, la société doit investir 13,4 M€ avec un objectif de 52 M€ en 2025.

La région prévoit qu'environ 30 % des opérations seront réalisées dans le secteur de l'aéronautique mais à ce stade, aucune opération n'a été conclue.

Pour soutenir le déploiement de ces dispositifs, un travail d'identification est mené par la région et les partenaires locaux dans le cadre du plan Ader et du comité régional stratégique de filière, avec par exemple l'organisation de webinaire d'information et de sensibilisation sur la consolidation financière à destination des entreprises de la *supply chain*.

C - Une stratégie et des objectifs liés à la consolidation à clarifier

Plusieurs exemples de consolidations précèdent la crise. Ainsi, le groupe We Are Aerospace résulte du regroupement des sociétés CHATAL, ESPACE & FARELLA afin d'obtenir une taille critique. L'entreprise poursuit son développement par l'acquisition de parts au capital de PME industrielles⁸⁴. Une opération de consolidation permet aussi, par rachat, de solidifier une situation financière fragile, de développer ses capacités de production et d'obtenir de nouvelles opportunités de marché. En décembre 2019, l'entreprise Potez Aéronautique basée en Nouvelle Aquitaine a racheté un de ses fournisseurs, la PME Aerofonctions, désormais filiale Potez Composites.

Cependant, des freins existent aux opérations de consolidation. Certaines entreprises ne souhaitant pas perdre leur identité propre au sein d'un groupe et conserver une gouvernance familiale, inclusive ou à petite échelle. Par exemple, l'entreprise Société Technic Services, labellisée entreprise adaptée qui emploie 70 % de personnes en situation de handicap, souhaite conserver son modèle d'actionnaire unique et de réinvestissement complet des bénéfices.

La dévalorisation financière de certaines entreprises suite à la crise, avec des pertes de valeur de 60 % à 80 % pour certaines d'entre-elles, limite également l'aboutissement de certaines opérations de consolidation.

Le fonds ACE est aussi concurrencé par d'autres fonds privés, industriels ou non, parfois étrangers. Par exemple, l'entreprise Latécoère, suite à une opération d'augmentation de capital d'environ 194 M€, a été recapitalisée par son principal actionnaire⁸⁵, le fonds américain Searchlight Capital Partners.

⁸⁴ Le groupe a récemment acquis des parts au capital des PME Comefor (Loire) acquis la PME Bouy Ausare (Vendée).

⁸⁵ <https://www.latecoere.aero/app/uploads/2021/07/CP-de-lancement-FR-Final.pdf>

IV - Les enjeux de diversification, de modernisation et d'innovation de la filière

A - La diversification devient une priorité pour les entreprises

Si quelques entreprises avaient fait le choix d'une activité diversifiée⁸⁶ vers d'autres secteurs en dépit des cadences de production, d'autres ont connu des difficultés liées à des ruptures de contrat de leur client principal⁸⁷.

Aujourd'hui, d'après l'étude de l'Opco 2i précitée, pour $\frac{3}{4}$ des entreprises sous-traitantes de rang 2 et plus, généralement des TPME de moins de cinquante salariés, la diversification hors secteur devient la première priorité.

Les démarches se multiplient. Ratier Figeac poursuit le développement de son activité militaire avec la signature d'un deuxième contrat pluriannuel pour fournir à Northrop Grumman des systèmes d'hélices NP2000 pour 39 avions E-2D qui seront produites sur son site de Tarbes. La société Sud-Ouest Système, TPE du Lot spécialisée dans la machine-outil, qui réalise 68 % de son chiffre d'affaires dans l'aéronautique, développe une activité liée à la robotique sur des machines-outils utilisées pour la fabrication de cercueils, ainsi que ses productions dans l'armement et l'énergie. Avec le projet « Login », le constructeur Daher renforce son activité dans la logistique, actuellement encore dépendante des contrats avec Airbus, en renforçant la numérisation de l'activité. Le projet, d'un coût total de 20 M€, prévoit la création d'une plateforme logistique à disposition des acteurs locaux notamment les start-up. Il reçoit le soutien de Bpifrance et de la région, avec laquelle une convention de partenariat a été conclue.

Des possibilités existent avec des filières proches telles que le spatial, les systèmes embarqués et des secteurs plus éloignés comme l'agroalimentaire, la mécanique agricole ou l'énergie. À titre d'exemple, Aerospace Valley a développé, en collaboration avec le comité de filière énergie, des challenges appelant les entreprises de l'aéronautique à proposer des solutions à des besoins concrets pour d'autres secteurs. 14 challenges ont abouti en Occitanie pour un chiffre d'affaires estimé à 6 M€ en 2022.

Comme évoqué *supra*, le fonds de modernisation et de diversification du secteur aéronautique du plan de relance national a vocation à soutenir les entreprises dans cette voie. Au niveau régional, un ensemble de dispositifs accompagnent les entreprises dans cette démarche, via des financements ou l'animation de réseaux. Depuis décembre 2020, les missions confiées par la région à l'agence Ad'Occ incluent l'organisation d'événements (salons, webinaires) dédiés à la diversification, qui rassemblent entreprises de la filière mais également d'autres secteurs d'activité tels que la santé ou l'énergie. L'agence procède également à des missions de prospective. Elle a ainsi identifié 25 entreprises de la santé potentiellement intéressées par le recours à la *supply chain* de l'aéronautique pour des activités de sous-traitance. En octobre 2021, le Gifas a été désigné pilote d'un programme d'accompagnement spécifique financé dans le cadre du plan de relance national à hauteur maximale de 3 M€. L'objectif est d'accompagner environ 150 PME à l'échelle nationale, présentant des signes de fragilité, dans leur démarche stratégique de sortie de crise via le recours à des consultants spécialisés à travers une prestation de conseil. En Occitanie, les services de l'État sont associés à la démarche pour identifier les potentielles entreprises bénéficiaires.

⁸⁶ L'entreprise Diace spécialisée dans la fonderie avait, avant la crise, choisi une stratégie de diversification en limitant la part de son chiffre d'affaires dans l'aéronautique.

⁸⁷ La société Sud-Ouest Système a vu son chiffre d'affaires se dégrader de 28 % entre 2017 et 2018 en raison de l'annulation de commandes par son client principal Airbus.

Ainsi, un ensemble d'intervenants intervient sur la thématique de la diversification mais sans coordination d'ensemble, ce qui génère un nombre élevé d'interlocuteurs auprès des entreprises. Des dispositifs et des financements sont accessibles, et une stratégie plus structurée et partagée pourrait améliorer leur déploiement.

B - Les défis liés à la modernisation et à la transition environnementale du secteur aéronautique

1 - La coopération des entreprises dans l'innovation

Poursuivant une dynamique lancée avant la crise sanitaire, les entreprises de la filière développent de nouveaux procédés technologiques destinés à réduire l'empreinte carbone de l'aéronautique.

Dans le cadre du projet Maele (Mobilité aérienne légère environnement responsable) porté par Aerospace Valley et la région, un appel à manifestation d'intérêts (AMI) pour un démonstrateur d'avion vert dans l'aviation légère a été lancé en février 2021 avec un budget de 10 M€. Également déployé en Nouvelle-Aquitaine, ce projet vise aussi à fédérer les entreprises régionales innovantes et les infrastructures de formation et de recherche pour encourager l'innovation vers une aviation légère. Une cartographie de 230 entreprises a été réalisée dans le cadre du projet, regroupant plus de 65 compétences.

Les partenariats entre entreprises pour l'innovation permettent à des entreprises de petites et moyennes tailles, qui ne disposent pas forcément de moyens humains ou financiers suffisants pour entreprendre des projets innovants, de s'appuyer sur des ressources mutualisées et un partage de compétences. Les pôles de compétitivité et clusters ont vocation à soutenir ce type de partenariat.

2 - Les opportunités des énergies moins polluantes

Le développement des technologies liées à l'hydrogène offre des opportunités à la filière aéronautique. Airbus a présenté trois concepts d'avions à hydrogène en septembre 2020 : un appareil régional, un moyen-courrier qui s'apparente à la famille des A320 et une aile volante⁸⁸. Au niveau de la *supply chain*, par exemple, l'entreprise Aubert et Duval, localisée dans l'Ariège, est lauréate de l'appel à projets « efficacité énergétique des procédés et des utilités dans l'industrie » (IndusEE) du plan France Relance, pour son projet d'implantation d'une nouvelle ligne de traitement thermique automatisée.

L'accord régional de relance conclu en janvier 2021 prévoit des appels à projet pour poursuivre ces initiatives⁸⁹. La région a adopté un plan pour le développement de l'hydrogène vert pour la période 2019/2030 doté d'une enveloppe prévisionnelle de 150 M€, dont les objectifs sont de soutenir la production, la distribution et les usages de l'hydrogène renouvelable sur son territoire. Une part de ces crédits accompagne des projets dans le secteur de l'aéronautique⁹⁰. Cette démarche s'accompagne d'une stratégie d'information et de communication renforcée sur les formations et les métiers en lien avec l'hydrogène.

⁸⁸ Source : Insee, bilan économique 2020.

⁸⁹ Trois appels à projets portés par l'Ademe et deux appels à projet dans le cadre de France Relance (écosystèmes territoriaux industrie et mobilité H2 ; brique technologique et démonstrateurs hydrogène)

⁹⁰ Par exemple, l'ouverture d'un « Techno campus Hydrogène » à Franczal en 2024 et le soutien à divers projets tels que « Hydron » (Delair) et « Mermoz » (ISAE-SUPAERO) pour l'élaboration de drones à hydrogène ou les projets « PIPAA » porté par Safran Power Unit et « Gen-Clean » porté par Liebherr pour le développement de combustibles à base d'hydrogène (source : délibération N°CP/2021-AVR/07.18 du 16 avril 2021).

Conclusion

Secteur économique stratégique pour la région, la filière aéronautique et spatiale représentait avant la crise près de la moitié des emplois industriels régionaux et 8 % du PIB régional. Dominée par les grands acteurs du secteur, tous présents, la filière occitane se caractérisait par une constellation de petites et moyennes entreprises dont beaucoup présentaient un très fort degré de dépendance aux donneurs d'ordres. La dynamique de croissance continue des dernières décennies avait cependant bénéficié à la quasi-totalité des acteurs.

La crise a mis un coup d'arrêt brutal à cette dynamique positive. La mobilisation massive des dispositifs d'aide de l'État et le plan Ader exceptionnel adopté par le conseil régional ont toutefois permis de contenir les conséquences de la baisse d'activité sur l'emploi comme sur le tissu d'entreprises.

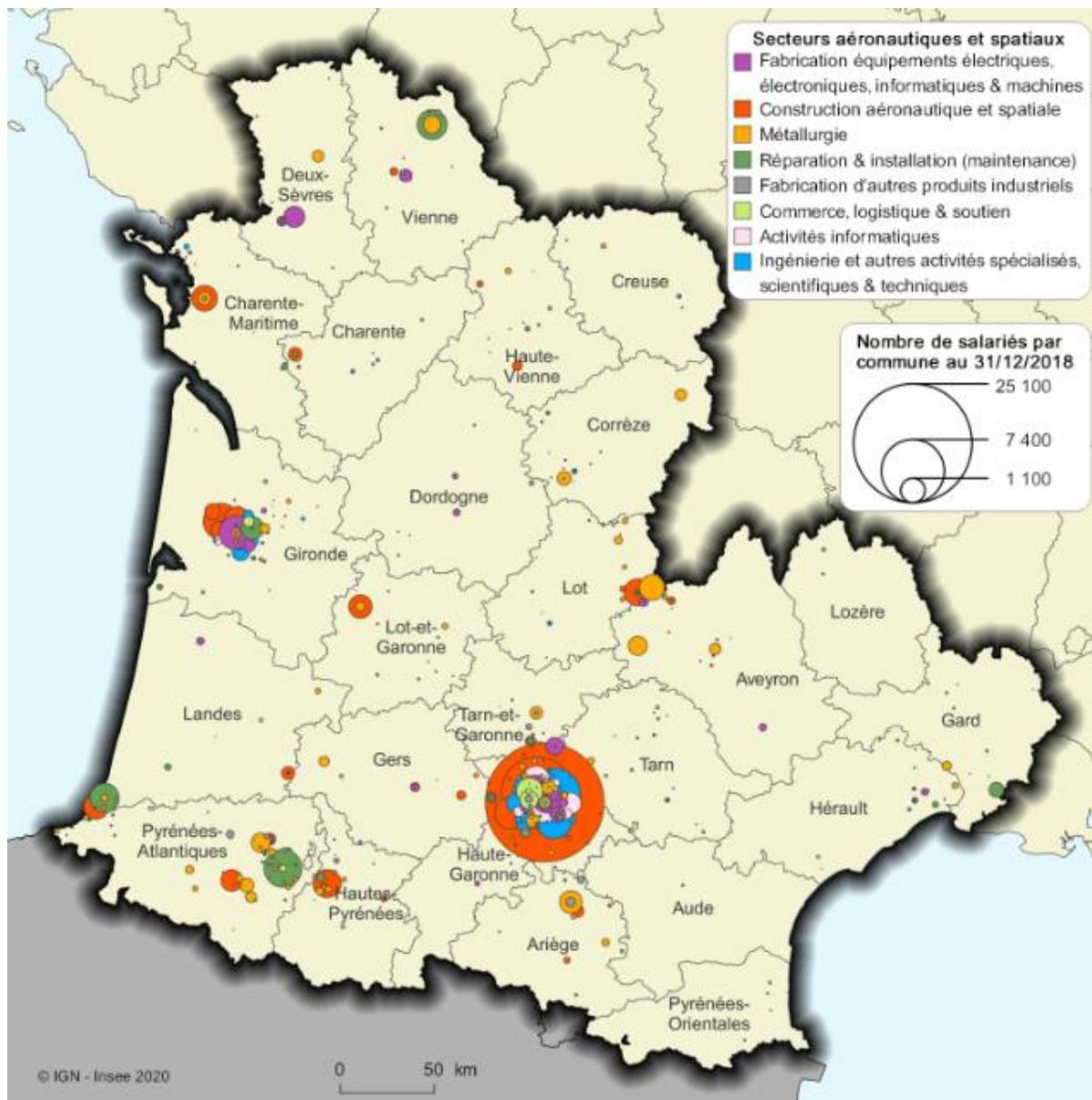
Progressive, la reprise devra s'accompagner parallèlement d'une réflexion sur l'évolution de l'organisation et de la structuration de la filière. Plusieurs initiatives sont prises ainsi pour accompagner la consolidation des sous-traitants et encourager le développement des PME et ETI. Cependant, des freins existent du fait de la situation bilancielle dégradée des entreprises, leurs modèles de gouvernance et leurs choix stratégiques ainsi qu'en raison du manque de visibilité sur les objectifs poursuivis par ces fonds.

La diversification des activités, la modernisation de l'appareil de production grâce au numérique et à la robotique, l'innovation vers des énergies moins polluantes constituent plus généralement de véritables défis pour les entreprises de la filière. Si des financements existent, la coordination des acteurs, tant les entreprises que les organismes privés et publics, doit accompagner cette démarche. L'association de plusieurs entreprises sur un même projet permet de mutualiser les connaissances et les moyens et pourrait favoriser l'émergence de nouveaux débouchés.

Annexes

Annexe n° 1 : localisation des effectifs dédiés à l'activité aérospatiale dans le Grand Sud-Ouest	42
Annexe n° 2 : définition du périmètre de l'industrie aéronautique	43
Annexe n° 3 : bilan des plans Ader en Occitanie (2001-2019)	48
Annexe n° 4 : mobilisation du FNE Formation entre 2020 et 2021	49
Annexe n° 5 : état de réalisation du plan Ader exceptionnel 2020-2021	50

Annexe n° 1 : localisation des effectifs dédiés à l'activité aérospatiale dans le Grand Sud-Ouest



Sources : Insee, enquête filière aérospatiale et spatiale 2019 et estimations trimestrielles d'emploi

Annexe n° 2 : définition du périmètre de l'industrie aéronautique

- Une enquête sur la filière aéronautique et spatiale menée par l'Insee sur la région Grand Sud-Ouest

Présentation de l'enquête et méthodologie

Depuis 1984, l'Insee réalise une enquête sur la filière aérospatiale, avec une première enquête sur le périmètre de la région Midi-Pyrénées en raison de l'ampleur de la filière dans l'économie du territoire, avant d'être étendue à la région Aquitaine et aujourd'hui au périmètre Grand Sud-Ouest (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie depuis 2017)⁹¹.

La dernière enquête complète date de 2019 sur la base des données de l'année 2018. Elle n'a pas pu être réalisée en 2020 en raison de la crise sanitaire. Actuellement, l'Insee travaille sur une enquête 2020-2021 à l'échelle nationale. Une première publication en juillet 2021 dresse un premier état des lieux du secteur pour ces années, complété par diverses informations contenues dans de publications aux thématiques plus larges.

L'Insee définit la filière aéronautique à travers le processus de production des aéronefs et astronefs, afin d'y inclure l'ensemble des acteurs de la production : constructeurs, sous-traitants et prestataires de services, industriels et de service (développement, logiciel informatique).

L'échantillon est constitué sur la base d'une identification des entreprises à travers une sélection de codes Naf ; et un resserrement de l'échantillon par identification sur une base déclarative du pourcentage du chiffre d'affaires issus de la production aérospatiale. Trois échelons sont retenus : unités de secteurs « noyau » avec une appartenance certaine à la filière ; unité de secteur partiel avec une appartenance probable forte) la filière puis une unité de secteurs potentiels avec une appartenance probable mais un chiffre d'affaires aux alentours de 30 % (voir tableau). Une sélection est également effectuée au regard du nombre d'employés.

Les grands donneurs d'ordre sont exclus de certains tableaux de données en raison de leur influence poids significatifs qui peut altérer la représentativité des résultats.

Les données significatives pour l'Occitanie

En 2018, l'Insee recense 687 entreprises appartenant à la filière aéronautique et spatiale en Occitanie. Parmi celles-ci, 463 petites et moyennes entreprises (PME) sont identifiées, soit 67,3 % du total. Les entreprises de taille intermédiaire (ETI) représentent 22,8 % et les grandes entreprises (GE)⁹² 9,6 %. Au total, ces entreprises rassemblent 110 262 employés dont 87 719 sont dédiés spécifiquement à l'activité aéronautique et spatiale. Les PME emploient 11,8 % de ces effectifs, contre 63,4 % pour grandes entreprises qui ne représentent que 66 établissements. Les entreprises de l'industrie représentent 61,4 % des entreprises recensées et 38,5 % pour les entreprises du tertiaire. 65,2 % des entreprises recensées réalisent plus de 50 % de leur chiffre d'affaires dans le secteur aérospatial, dont 49,9 % à plus de 75 %.

⁹¹ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1234>

⁹² TPME : entreprises de moins de 500 salariés ; ETI : entreprises entre 500 et 4 999 employés ; GE : entreprises de plus de 5 000 salariés

Entreprises du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

Catégorie de l'entreprise	Nombre d'entreprises	Répartition par type d'entreprises	Effectifs salariés au 31/12/2018	Répartition par type d'entreprises	Effectifs salariés dédiés à l'activité aéronautique et spatiale au 31/12/2018	Répartition par type d'entreprises	Part des effectifs dédiés / total effectifs
Ensemble	687	100 %	110 262	100 %	87 719	100 %	79,6 %
PME	463	67,4 %	15 486	14 %	10 334	11,8 %	66,7 %
ETI	157	22,9 %	31 241	28,3 %	21 760	24,8 %	69,7 %
GE	66	9,6 %	63 535	57,6 %	55 625	63,4 %	87,6 %

Source : Insee, Enquête 2019 sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest

Hors constructeurs, maîtres d'œuvre et motoristes⁹³, l'Insee recense 677 entreprises de la filière aérospatiale, dont 413 dans l'industrie et 264 dans le tertiaire. Ces entreprises emploient 77 346 salariés dont 71 % sont dédiés à l'activité de la filière. La part dédiée est plus élevée dans le secteur de l'industrie (78 % contre 65 % pour le tertiaire).

Entreprises du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

Effectifs du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

	Nombre d'entreprises	Effectifs salariés au 31/12/2018	Effectifs salariés dédiés à l'activité aéronautique et spatiale	%
Ensemble	677	77 346	54 803	70,9 %
PME	463	15 486	10 334	66,7 %
ETI	153	28 129	18 648	66,3 %
GE	60	33 731	25 821	76,5 %
Industrie	413	34 546	27 170	78,6 %
Tertiaire	264	42 800	27 633	64,6 %

Source : Insee, Enquête 2019 sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest

Le chiffre d'affaire total s'élève à 14 Md€ en 2018 dont 9,5 Md€ dédié aux activités aéronautiques. Les PME réalisent 14 % du chiffre d'affaires total contre 46 % par les grandes entreprises hors constructeurs. Parmi ces activités, 70 % du chiffre d'affaires soit 6,73 Md€ est réalisé dans le secteur de l'industrie (8,5 Md€).

⁹³ Airbus, Airbus Defence and Space, ATR, Centre national d'études spatiales (Cnes), Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, Dassault, Safran, Thales Alenia Space)

Chiffre d'affaires des entreprises du secteur de l'aéronautique et du spatial en Occitanie

Secteurs d'activité	Catégorie d'entreprise	CA aéronautique en 2018 (millions d'euros)	CA total H.T. en 2018 (millions d'euros)	% CA aéronautique
Tout secteur	Ensemble	9 515	14 067	67,6 %
	PME	1 345	2 225	60,4 %
	ETI	3 759	5 948	63,2 %
	GE	4 411	5 894	74,8 %
Industrie	Ensemble	6 734	8 449	79,7 %
	PME	969	1 466	66,1 %
	ETI	3 203	4 250	75,4 %
	GE	2 561	2 733	93,7 %
Tertiaire	Ensemble	2 782	5 618	49,5 %
	PME	376	759	49,5 %
	ETI	555	1 698	32,7 %
	GE	1 850	3 161	58,5 %

Source : Insee, Enquête 2019 sur la filière aéronautique et spatiale dans le Grand Sud-Ouest

- Le recensement des services de l'État en région (Dreets) d'Occitanie

Le service économique de l'État en région (SEER) de la Direction régionale de l'économie de l'emploi et des solidarités (Dreets) de la préfecture régionale d'Occitanie effectue un suivi du secteur de l'industrie aéronautique. La définition retenue inclut les entreprises qui contribuent aux études (ingénierie), à la fabrication (mécanique, électronique) des ensembles et sous-ensembles d'aérostructures, des systèmes embarqués, à l'assemblage des avions et à leur maintenance. Un recensement de l'ensemble des entreprises de la filière avait été réalisé entre 2008 et 2009 mais n'a pas été régulièrement actualisé. Une actualisation a été effectuée des suites de la crise sanitaire afin d'avoir une vision complète des acteurs de la filière sur le territoire, facilitant dans un premier temps l'analyse des besoins des acteurs, l'attribution des aides et le suivi dans le cadre de la crise puis de la reprise.

En 2021, la Dreets recense ainsi 564 entreprises au sein de la filière. Ce panel s'appuie sur 33 divisions de code Naf.

La majeure partie (61,2 %) des entreprises se situe en Haute-Garonne, notamment sur le territoire métropolitain, à l'image du site d'assemblage d'Airbus situé à Saint-Martin-du-Touch dans la banlieue toulousaine (assemblage final des avions A320, A321 et A350) ou bien la chaîne d'assemblage et le siège social de la société ATR. Les TPME y sont également présentes ainsi que des entreprises d'ingénierie.

Les autres départements abritent moins de 10 % des entreprises, avec des concentrations d'entreprises industrielles dans le Tarn-et-Garonne, le Lot et l'Aveyron où se situent des bassins d'emploi très orientés vers l'aéronautique. Également dans les Hautes-Pyrénées, la présence de la chaîne d'assemblage de l'entreprise Daher à Tarbes, producteur d'avions d'affaire à turbopropulseur constitue un pôle économique local.

- Le recensement de la région Occitanie

La région Occitanie s'appuie sur les données des services de l'État et de l'Insee pour identifier et suivre les entreprises de la filière aéronautique. Elle retient ainsi comme ordre de grandeurs le nombre de 700 entreprises et de 90 000 emplois en région soit près de 30 % des emplois nationaux dans la filière. Ces emplois représenteraient 40 % de l'emploi industriel régional.

En parallèle, dans le cadre de ses missions, la région identifie les entreprises de la filière aéronautique en fonction de la part de son chiffre d'affaires réalisée dans le secteur. La direction de l'économie et de l'innovation (DEI) retient un pourcentage de 20 % tandis que la direction des finances (DEF) retient 15 % conformément au critère retenu par l'État en principe pour les mesures liées à l'emploi dans le secteur.

Une cartographie a été établie par secteur et par effectif, sur la base d'un recensement réalisé par l'agence de développement économique de la région (Agence Ad'Occ). Six catégories sont identifiées : construction aéronautique ; systèmes avioniques et électroniques ; métallurgie, construction mécanique, machines-outils ; bureaux d'études, ingénierie, informatique ; maintenance, réparation, entretien, aménagements intérieurs ; autre (climatisation, logistique, câblage, thermoplastiques...).

Cette carte démontre l'étendue de la filière aéronautique sur le territoire régional :

- Une concentration des effectifs exerçant dans le secteur de la construction mais également des bureaux d'études, ingénierie et informatique sur le territoire toulousain ;
- une présence importante sur l'ensemble du territoire des effectifs exerçant dans le secteur de la métallurgie, la construction mécanique, les machines-outils qui illustre la forte présence de la *supply chain* en Occitanie
- outre la zone toulousaine, une concentration des effectifs apparaît au nord-ouest du territoire dans une zone s'étalant entre Cahors, Figeac et Rodez, avec une part importante de l'activité de sous-traitance industrielle du territoire mais également d'activités liées aux systèmes avioniques et électroniques (présence d'ETI telles que Ratier Figeac, Figeac Aero). Une autre zone de concentration de l'activité apparaît dans le bassin d'emploi de Tarbes avec la présence du constructeur Daher.

- Le cœur de filière identifié pour l'instruction du rapport

En l'absence d'une définition officielle de la filière de l'industrie aéronautique, la formation inter juridiction a identifié pour les besoins de la présente instruction la part des entreprises appartenant au « cœur de la filière » de l'industrie aéronautique en retenant trois codes APE/Naf : 2651A - Fabrication d'équipements d'aide à la navigation ; 3030Z - Construction aéronautique et spatiale ; 3316Z - Réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux. Cette identification restreinte est complétée par les entreprises membres du Gifas qui inclut d'autres secteurs que ces trois références.

Effectifs du cœur de filière en Occitanie

Occitanie	Nombre d'établissements 2019	Effectifs salariés en 2019	Nombre d'établissements 2020	Effectifs salariés en 2020
Grand secteur d'activité	164 729	1 414 194	167 063	1 391 315
Grand secteur Industrie	12 232	213 964	12 388	210 390
Grand secteur d'activité 2651A, 3030Z, 3316Z	107	44 494	105	43 273

Source : Open data URSSAF, Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par région x APE (2006-2020)

Au total, en Occitanie, 105 établissements sont identifiés pour 43 273 salariés.

Annexe n° 3 : bilan des plans Ader en Occitanie (2001-2019)

PLAN	Objectifs	Résultats
Plan Ader I (2001-2004)	Accompagnement des entreprises sous-traitantes régionales dans la réponse aux nouveaux programmes (A380, F7X, A400M)	Bilan : 1 000 actions auprès de 429 entreprises sous forme d'accompagnements collectifs/individuels et dispositifs de cofinancement et de limitation des risques industriels et commerciaux. 23,5 M€ de financements publics répartis entre le FEDER (9,5 M€) et la région Midi-Pyrénées (14M€).
Plan Ader II (2005-2010)	<p>AXE 1 - Structuration financière des entreprises, afin de faciliter et conforter l'émergence d'entreprises intermédiaires de rang 1</p> <p>AXE 2 - Organisation industrielle, afin de développer des réseaux de sous-traitance de niveau 2</p> <p>AXE 3 - Gestion prévisionnelle des emplois et compétences et formations associées intégration du plan Power 8 sur la restructuration de la chaîne d'approvisionnement européenne</p>	<p>Contexte : Alors que le premier plan Ader visait à soutenir et accompagner les entreprises régionales pour répondre aux lancements des programmes d'Airbus (A380, F7X, A400M), le deuxième plan a été élaboré en tenant compte des plans de restructuration mis en place par Airbus et qui impacte la filière régionale⁹⁴. Le plan Ader II prévoyait ainsi la création d'un fonds de consolidation pour générer des restructurations au sein de la <i>supply chain</i>, constituée de nombreuses entreprises de petites tailles.</p> <p>Bilan : Montant global engagé de 32,2 M€ (18,4 M€ de financement de l'État, 13,8 M€ de financements régionaux) Articulation avec 'autres dispositifs régionaux et européens (FEDER) pour 58 M€.</p>
PLAN Ader III (2011-2016)	<p>Objectif 1 : soutenir l'innovation et le transfert de technologies dans les PME et les ETI</p> <p>Objectif 2 : accroître la performance et la compétitivité des entreprises</p> <p>Objectif 3 : renforcer la structuration financière des entreprises</p> <p>Objectif 4 : anticiper les besoins en ressources humaines</p> <p>Objectif 5 : assurer un pilotage stratégique et opérationnel resserré du plan Ader</p>	<p>Contexte : Les plans contiennent aussi un volet autour de la formation et de l'emploi avec un objectif de développer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences avec des mesures de sensibilisation des métiers de la filière auprès des jeunes et dispositifs de formation.</p> <p>Les enjeux liés à la compétitivité et l'innovation sont aussi un des axes centraux des plans successifs, à travers les thématiques de l'avion électrique, de l'automatisation, plus récemment la décarbonation, des données numériques et de l'intelligence artificielle. Le plan s'est développé en lien avec des programmes tels que Industrie 4.0, Territoires d'Industrie ; et à travers des appels à projet thématiques.</p> <p>Bilan financier : 170M€</p>
Plan Ader IV (2017-2021)	<p>Dimension <u>aérospatiale</u>, Industrie 4.0</p> <p>Axe 1 : Améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement</p> <p>Axe 2 : consolider la chaîne de valeur</p> <p>Axe 3 : soutenir l'innovation</p> <p>Axe 4 : gérer les ressources humaines et anticiper les besoins en emplois et compétences</p>	<p>Bilan (2019) : Plan régional aérospatial doté de 200 M€ sur 5 ans. En 2020, 185 M€ ont été engagés.</p> <p>Axe 1 : 31 M€ Axe 2 : 35 M€ Axe 3 : 39 M€ Axe 4 : 14 M€</p>

Source : CRC Occitanie à partir des données de la région Occitanie

⁹⁴ Il s'agit notamment du plan « Power 8 », un plan de restructuration mis en place par Airbus à partir de 2008 qui vise à réduire les coûts structurels, maximiser la trésorerie et accélérer le développement des avions. En réponse aux difficultés industrielles rencontrées par le groupe, il se traduit par des suppression d'emplois et la délocalisation d'une partie de la production.

Annexe n° 4 : mobilisation du FNE Formation entre 2020 et 2021

Type de mesure	Nombre	Cœur de filière	Adhérent Gifas	Airbus	Safran	Thalès
Stagiaires engagés	Nb stagiaires en 2020	2 635	3 362	1 199	352	18
	Nb stagiaires au 31/08/2020	393	520	30	51	
	Nb stagiaires au 31/08/2021	900	1 146		43	69
	Montant initial en 2020 (k€)	1 245	1 548	378	129	18
	Montant initial au 31/08/2020 (k€)	233	307	17	21	
	Montant initial au 31/08/2021 (k€)	832	1 002	401	20	22
Contrat d'apprentissage	Nb stagiaires au 31/08/2020	612	774	390	61	91
	Nb stagiaires au 31/08/2021	588	741	146	88	126
Contrat de professionnalisation	Nb stagiaires au 31/08/2020	259	321	28	53	63
	Nb stagiaires au 31/08/2021	101	117		20	41
Accompagnement	Nb entreprises année 2020	4	4			
	Nb entreprises au 31/08/2020	4	3			
	Nb entreprises au 31/08/2021		2			
GPEC	Nb entreprises année 2020	2	6			
	Nb entreprises au 31/08/2020	2	1			
	Nb entreprises au 31/08/2021	1	5			

Source : Opco 2i

Annexe n° 5 : état de réalisation du plan Ader exceptionnel 2020-2021

	Montant prévisionnel	Montant engagé	Taux de réalisation
Axe 1	34 900 000 €	4 798 750 €	13,8 %
Mesure 1 - Maintenir dans l'emploi, développer et transformer les compétences (...)	17 400 000 €	3 712 000 €	21,3 %
Mesure 2 – Accompagner les projets RH	3 600 000 €	46 750 €	1,3 %
Mesure 3 – Préparer les compétences de demain	12 000 000 €	1 040 000 €	8,7 %
Mesure 4 – Investir dans les formations	1 900 000 €	- €	0,0 %
Mesure 5 – Application de la charte Gifas	- €	- €	
Axe 2	43 000 000 €	27 061 708 €	62,9 %
Mesure 6 – Diagnostic et identification des leviers d'action	- €	204 000 €	
Mesure 7 – Parcours de diversification	- €	3 233 107 €	
Mesure 8 – Accélérer la dynamique inter filière	- €	338 929 €	
Mesure 9 – Relocalisation industrielle	- €	9 397 632 €	
Mesure 10 – Industrie du futur	- €	6 967 381 €	
Mesure 11 - Appels à manifestation d'intérêts (AMI) sur l'aviation verte	- €	6 527 000 €	
Mesure 12 – Accompagner la recherche sur l'aviation verte	- €	393 659 €	
Axe 3	12 000 000 €	4 800 000 €	40,0 %
Mesure 13 – Prise de participations (ARIS)	- €	2 400 000 €	
Mesure 14 – Abondement fonds Impulsion	- €	2 400 000 €	
TOTAL	89 900 000 €	36 660 458 €	40,8 %

Source : CRC Occitanie à partir des données de la région Occitanie