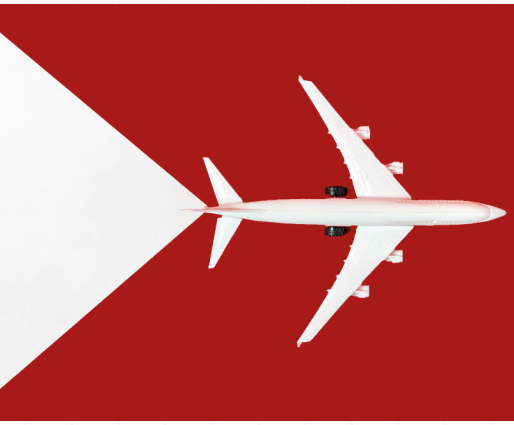
OSE - OBSERVATION ET STRATÉGIES ÉCONOMIQUES

Se · info

Juillet 2020

COVID 19
IMPACT ÉCONOMIQUE SUR NOS TERRITOIRES
#3 - LA FILIÈRE AERONAUTIQUE EN AUVERGNE



Face aux différentes annonces sur les suppressions de postes (Airbus notamment), de plan de soutien, l'observatoire économique, animé par l'agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole, a souhaité objectiver le poids de cette filière sur nos territoires (Auvergne et Puy-De-Dôme) et ainsi appréhender plus finement les premiers impacts de la crise sanitaire.

1 - AVANT LA CRISE SANITAIRE

UNE FILIÈRE DYNAMIQUE, AVEC DES COMPÉTENCES RECONNUES ET DES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT

AU NIVEAU NATIONAL

Avant la crise sanitaire, l'industrie aéronautique surperformait de 50% la moyenne de l'industrie française depuis 2006 avec **une productivité qui a fortement progressé depuis 2008** (niveau d'investissement important et une augmentation des cadences de productions à effectifs constants). Cette progression était tirée par des carnets de commandes pleins pour répondre à une demande soutenue du trafic aérien à l'horizon 2040. Début 2020, les prévisions donnaient plus de 10 000 avions à fabriquer et à livrer aux compagnies aériennes, représentant jusqu'à 8 années de production sur certains programmes (forte visibilité sur l'avenir).

La filière aéronautique était, cependant, dans un contexte déjà difficile, devant faire face à :

- l'arrêt du programme Boeing 737 MAX, qui impacte fortement les motoristes, leurs rangs 1 et également les sous-traitants des rangs 2 et 3, notamment par des phénomènes de rapatriement de charges (programme produit conjointement par Safran (France) et GE (USA))
- un défi de transformation du système industriel pour faire face à la montée en cadence et aux objectifs de réduction des coûts, par l'intégration des technologies de l'industrie du futur (robotisation, automatisation, digitalisation), qui constitue une réponse efficace pour l'industrie française
- un défi environnemental via la redéfinition d'une feuille de route permettant d'accélérer le développement de technologies pour une aviation décarbonée, et l'émergence d'innovations de rupture

Enfin, la chaine d'approvisionnement (supply-chain) aéronautique était soumise à de forts investissements nécessaires pour répondre aux attentes des donneurs d'ordres et bénéficier d'un effet volume (marges unitaires faibles). De fait, certaines entreprises présentaient déjà des niveaux d'endettement importants.

OBSERVATION STRATÉGIES ÉCONOMIQUES

AGENCE d'urbanisme et de développement CLERMONT METROPOLE

De la même manière, la filière aéronautique connaissait la même dynamique avec des taux de croissance à deux chiffres. Elle se structure autour de :

- Grands comptes impliqués dans les programmes de construction d'avions, hélicoptères comme Aubert&Duval, Constellium, Safran, Rexiaa Group
- Des fournisseurs proposant une gamme de produits et services pour la production, l'assemblage (mécanique avancée, impression 3D, câblages, ingénierie…)
- De la formation et centre de recherche : Sigma Clermont-Ferrand, le campus des métiers et des qualifications Aéronautique, la plateforme technique 2MATech

	Région Auvergne Rhône-Alpes	Auvergne	Puy-de-Dôme
NRB D'ENTREPRISES (PART DANS LES ETABL. INDUST.)	350 (1,6%)	78 (0,2%)	50 (0,3%)
EMPLOIS DIRECTS (PART DANS L'EMPLOI INDUSTRIEL)	30 000 (6%)	8 800 (2,8%)	6 800 (4%)
CHIFFRE D'AFFAIRES (EN MILLIARDS)	3,3 MDS	PRÈS DE 1 MD	ND

NB : ces chiffres sont issus d'une estimation réalisée par l'Agence d'Urbanisme à partir de l'étude de l'Agence Régionale de Développement Economique réalisée en 2015 croisée avec la base de données Diane +. Ce travail a notamment permis de réactualiser la chaine de valeur de la filière. Ces chiffres ne prennent pas en compte les effectifs Michelin même si une partie de la R&D notamment concerne l'aeronautique.

Par ailleurs cette montée en puissance s'est traduit par la création d'un cluster AVIA qui a fusionné avec son homologue rhonalpin Aerospace Cluster devenu désormais Aerospace Cluster Rhône-Alpes Auvergne. Auvergne Rhône Alpes est la 6ème région française en termes d'effectifs salariés relativement loin derrière le trio de tête (Ile-de-France, Occitanie Pyrénées Méditerrannée et Nouvelle Aquitaine).

L'Auvergne compte 90% de sous-traitants de l'aéronautique (établissements de rang 2,3…)- cf Chaîne de valeur ci-après. Une étude réalisée en 2015 pour le compte de l'Agence Régionale de Développement Economique indiquait que 41% de ces sous-traitants avaient l'aéronautique comme principal débouché. L'Auvergne représente environ 20% de la filière régionale.

Les établissements travaillent essentiellement pour l'aéronautique civile et/ou militaire (moins pour l'aéronautique spatial). Comme pour l'activité économique en général, ce sont des établissements de petite taille (PME voire TPE) malgré la présence de grands donneurs d'ordre.

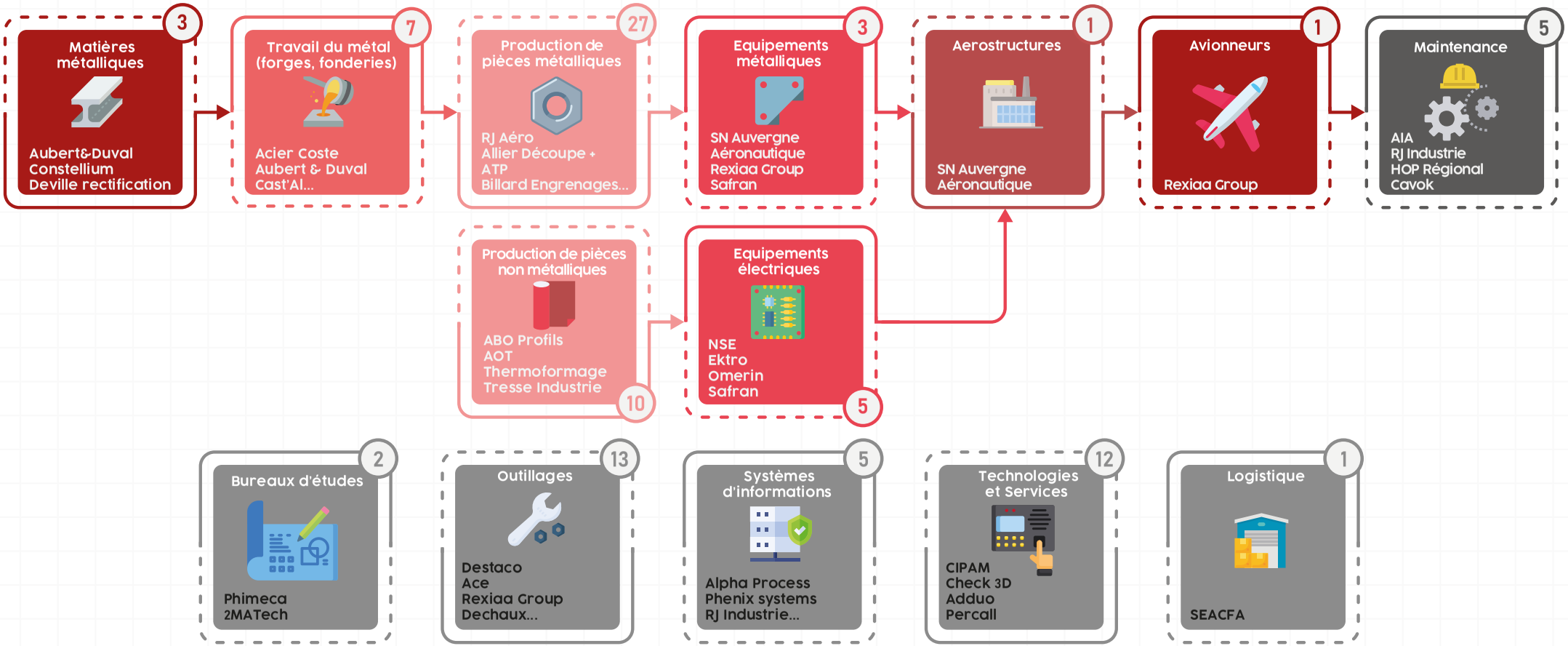
Les spécificités et points forts des entreprises auvergnates sont :

- l'élaboration et la fabrication de métaux notamment pour l'aéronautique, portées notamment par Aubert & Duval (titane) et Constellium (aluminium)
- la conception et la réalisation d'éléments de structure métallique ou composite, avec en autre Rexiaa, SN Auvergne Aéronautique et Domaero

Le travail du métal et la production de pièces métalliques représentent 40% des établissements.

- la M.R.O. (maintenance, réparation et entretien) autour de l'aéroport de Clermont-Fd, avec la présence de l'A.I.A. (maintenance militaire), RJ Aero

Les principaux blocs de la chaine de valeur et positionnement - Aéronautique Auvergne



(X) estimations du nombre d'établissements

OBSERVATION STRATEGIE ECONOMIQUES

2 - L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE [1]

● AU NIVEAU NATIONAL

WIKI COMMONS - @JOHN TAGGART - CC BY-SA 2.0 FR

L'arrivée brutale de la crise sanitaire a conduit les compagnies aériennes à réduire leurs flottes (près de 70% des avions étaient parqués courant avril), à prendre des mesures pour repousser (majoritairement) ou annuler (minoritairement) les commandes directes et/ou auprès des loueurs, négocient des reports de paiements, impactant immédiatement les niveaux de production des constructeurs. En effet, la reprise des vols régionaux, nationaux et longs courriers risque d'être progressive, impactant profondément le transport aérien (retour à un niveau d'avant crise à 3 ans[2]).

En conséquence, les constructeurs ont été amenés à revoir à la baisse leurs plans de production. Dès le 8 avril, Airbus annonçait diminuer ses cadences de production de 30% à 40% selon les programmes, et ce même si son carnet de commandes reste rempli pour plusieurs années. La plupart des industriels ont ainsi vu leur activité fortement réduite, avec des niveaux de production qui se situent encore aujourd'hui entre -40% et -70%. En conséquence, les plans de recrutement ont été gelés, de même que les investissements.

Cependant certains acteurs offrent une meilleure capacité de résilience : les plus gros dont les structures financières offrent une meilleure résistance aux impacts ou les plus diversifiés qui bénéficient d'une reprise plus rapide sur les marchés industriels. A l'inverse les plus petites structures fortement dépendantes de l'aéronautique apparaissent les plus fragilisées et les plus menacées à court et moyen termes.

A ce jour, toutes manquent encore d'une visibilité sur le niveau des plans de charges sur les mois à venir et sur les stratégies de grands comptes, l'effet se renforçant à mesure que l'on descend dans la supply-chain vers les rangs 3 et 4. Notamment les effets de lissage de stocks et leur durée sont particulièrement complexes à appréhender.

1 : Partie réalisée en partenariat avec le cluster Aerospace - contacts :
Frédéric ANTRAS, délégué, antras@aerospace-cluster.fr, 04 72 11 43 63
Nicolas LIBREAU, chargé de mission, libreau@aerospace-cluster.fr, 07 85 45 57 05

2 : Source: https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/coronavirus-le-trafic-aerien-amorce-une-timide-reprise-1202665 - Mai 2020

AU NIVEAU RÉGIONAL

Suivant les cas, des baisses de chiffre d'affaires dans l'aéronautique de 30% à 50% sont observées (voire plus dans certains cas), avec des proportions d'activité aéronautique qui peuvent atteindre 100%. Les entreprises spécialisées se retrouvent, donc, en grande difficulté. Notons que les activités « défense » sont préservées, de même que les programmes hélicoptères.

Globalement les mesures d'urgence (chômage partiel, Prêt Garanti de l'Etat (PGE), prises de congés anticipées, suspension des emplois intérimaires, ...) ont permis aux acteurs de la filière de traverser les premières difficultés. Mais la durée de la crise à laquelle la filière va être confrontée, la diminution des aides, l'augmentation des niveaux d'endettement via les PGE, la faiblesse des niveaux de prises de commandes et l'absence de visibilité laissent craindre une dégradation de la situation dans les mois à venir...

Enfin, les investissements importants réalisés au cours des derniers trimestres et jusqu'au 1er trimestre 2020 par les sous-traitants de la filière (nouveaux bâtiments, investissements machines, investissements sur les technologies 4.0...) laissent aujourd'hui les entreprises face à des échéances financières importantes, et avec des capacités sans lien avec le niveau réel d'activité constaté. Les entreprises de la filière de la région ont fait remonter des besoins au Cluster en complément d'un besoin primordial de visibilité sur les niveaux d'activité des mois à venir. Ces attentes concernent les bonnes relations donneurs d'ordre/sous-traitants, la formation pour maintenir les compétences durant la crise et préserver la compétitivité de la filière, un soutien pour la modernisation de la filière (industrie du futur)...

PLAN DE SOUTIEN NATIONAL AÉRONAUTIQUE

Le gouvernement a annoncé un plan de soutien à la filière de 15 Md€ (incluant les 7 Md€ apportés à Air France et 3,5 Md€ de crédits exports pour les compagnies aériennes).

Pour les PME / ETI de la filière ce plan comporte 3 volets de mesures :

- VOLET 1 : Sauver les emplois : dispositif d'activité partielle de longue durée pour éviter les licenciements et la perte de savoir-faire, 3,5 Md€ de garanties à l'export pour les compagnies pour sécuriser la demande, 832 M€ de soutien à l'activité par la commande publique de défense...
- VOLET 2 : Transformation des PME : 1 Md€ pour un fond d'investissement aéronautique pour un soutien en fonds propres au PME et ETI apportés par l'Etat, Airbus, Safran, Dassault, Thales... ; 300 M€ (sur 3 ans) pour un fonds d'accompagnement public pour la diversification, la modernisation et la transformation environnementale des procédés des PME et ETI (Robotisation, numérisation, digitalisation)...
- VOLET 3 : Décarbonation (vers un avion neutre en carbone en 2035) : 1,5 Md€ (sur 3 ans) pour le Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile ; recherche sur les technologies comme l'UHBR (moteur à fort taux de dilution), l'hydrogène (carburant alternatif), l'électrification des appareils...

@ AGENCE URBANISME CLERMONT METROPOLE

AEROSPACE CLUSTER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

- Aerospace Cluster Auvergne-Rhône-Alpes (Association loi 1901) est le réseau des acteurs performants de l'industrie Aéronautique, Spatial, Défense de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Aerospace Cluster Auvergne-Rhône-Alpes regroupe aujourd'hui plus de 215 adhérents.
- Aerospace Cluster Auvergne-Rhône-Alpes s'est donné pour mission d'accélérer le développement de l'activité Aéronautique, Spatial, Défense en Auvergne-Rhône-Alpes.
- Aerospace Cluster Auvergne-Rhône-Alpes est membre associé du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) et membre de l'EACP (European Aerospace Cluster Partnership).
- Aerospace Cluster Auvergne-Rhône-Alpes est soutenu par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Etat.

@ AGENCE URBANISME CLERMONT METROPOLE

AÉROPORT CLERMONT-FERRAND AUVERGNE - STRATÉGIE HORIZON 2030

Le Syndicat Mixte de l'Aéroport Clermont Ferrand Auvergne (SMACFA) a souhaité engager, début 2020, une étude définissant la stratégie et les orientations permettant le développement de l'aéroport. Ces travaux ont pour objet de définir une stratégie de développement de l'aéroport, notamment au travers d'un renforcement de l'offre de services aéronautique (fret et voyageurs) et extra-aéronautique adaptée aux besoins du territoire. Avec la crise sanitaire, cette mission revêt une importance majeure et permet de se réinterroger à plus long terme sur les fondamentaux de la demande de transport aérien tant pour les loisirs, les affaires que le fret. Par ailleurs, la nécessaire transition écologique exige une adaptation des modèles économiques des aéroports, du secteur aéronautique plus globalement : Bruno Le Maire a ainsi annoncé plus de 1,5 milliards consacré à la recherche vers un avion neutre en carbone en 2035.

L'équipe Egis Avia a été retenue pour mener à bien ces travaux avec l'agence d'urbanisme et de développement comme assistant à la maitrise d'ouvrage. L'observatoire des Mobilités prépare ainsi une publication "oeil de l'ODM", consacrée à l'aéroport Clermont Ferrand Auvergne, à paraître très prochainement (https://clermontmetropole.org/mobilite-deplacements/). Les premiers résultats devraient intervenir d'ici fin 2020.

CONCLUSION

L'aéronautique reste un fleuron de notre industrie malgré quelques fragilités dans la structure de la filière locale (prédominance de PME/TPE, nombreux sous traitants dépendants de grands donneurs d'ordre pas toujours présents sur le territoire...). Le choc engendré par la crise sanitaire est porteur de conséquences durables auxquelles l'ensemble des acteurs de la chaine de valeur vont être confrontés à moyen et long terme, menaçant le maintien de leurs savoir-faire et compétences. Le plan de soutien à l'aéronautique annoncé ce mardi 9 juin par le Gouvernement constitue un premier ensemble de mesures. Il permet de sécuriser l'ensemble des maillons de la chaine :

- la demande pour maintenir un niveau de production pendant la crise
- le maintien des compétences avec l'activité partielle prolongée
- l'avenir avec un soutien très important en matière de R&T
- la modernisation de la supply-chain par la robotisation et la digitalisation
- l'ensemble des acteurs de la supply-chain avec des engagements très forts des clients au travers de la charte entre industriels et de leur accompagnement dans le fonds d'investissement de la filière

L'ensemble des acteurs de la filière reste mobilisé, en attente des modalités d'application de ce plan amenées à être précisées dans les semaines à venir. Elles seront en effet déterminantes de son efficacité.

Aux difficultés de la filière aéronautique, s'ajoutent les difficultés liées au fonctionnement très limité de l'aéroport Clermont Ferrand Auvergne. A l'arrêt le temps du confinement, la reprise du trafic est très lente ; un retour à la normale n'est pas envisagée avant plusieurs mois et les dernières annonces gouvernementales concernant l'accélération de la transition écologique et notamment la suppression des lignes aériennes si une alternative ferroviaire de moins de 2h30 est possible sème le trouble également sur le niveau cohérent de desserte d'une Métropole et son bassin de vie.

Observation et Stratégies économiques - OSE
Sylvie LAVIGNE - slavigne@clermontmetropole.org - 04 73 17 48 01 / Jean-Michel DEMARD - jmdemard@clermontmetropole.org - 04 73 17 48 04
Publication réalisée par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole
Directeur de la publication : Charles Hazet - Rédaction : Jean-Michel Demard, Sylvie Lavigne
Conception graphique, mise en page : Caroline Merien - Juillet 2020