

Revel, le 30 Avril 2020



**Ministère de l'Économie et des Finances**  
**Monsieur Bruno LE MAIRE**  
**Ministre**  
**139 rue de Bercy**  
**75 572 PARIS CEDEX 12**

*N/REF : AC/MCD/ 2020/04*

*Objet : industrie en Occitanie et*

*Haute-Garonne*

ALAIN CHATILLON

Monsieur le Ministre, *Bruno*

SENATEUR  
DE  
HAUTE-GARONNE

*Vice-président de la  
Commission des  
Affaires économiques*

A l'issue de la conférence téléphonique avec Philippe ROBARDEY (Président de la CCI Haute-Garonne) et les Sénateurs et Députés du 31, je vous saisis à leur demande.

Par ailleurs « référent pilote de la cellule de veille COVID-19 INDUSTRIE » de la Commission des affaires économiques au Sénat, je souhaite vous apporter divers éléments et remarques sur les difficultés de nombreuses entreprises en Occitanie et plus particulièrement dans le Département de la Haute-Garonne. Nous avons également auditionné dans ce cadre le Président de France Industrie Philippe VARIN et de nombreuses entreprises parmi lesquelles Airbus, Safran etc...).

La violence de la crise qui touche tous les secteurs est inédite. Dans notre région Occitanie, les 3 secteurs emblématiques que sont l'aéronautique et l'espace, le tourisme (10 % du PIB régional et 130 000 emplois) et l'agriculture sont tous touchés !

Nous avons récemment salué une certaine prise de conscience au niveau européen, où l'on envisage désormais un Fonds d'investissement axé sur le secteur industriel.

En effet, nous pensons tous que le besoin d'investissement sera très fort :

- pour renforcer les fonds propres de nos entreprises fragilisées et qui auront eu recours à des prêts de trésorerie ;
- pour sécuriser le capital des fournisseurs stratégiques pour nos filières industrielles, et les protéger de la prédation de groupes étrangers ;
- enfin, pour contribuer à financer la R&D, transformer et adapter l'outil industriel : nous connaissons l'impératif de transition énergétique



Le secteur de l'aéronautique est un bon exemple, car il compte de nombreuses PME et ETI stratégiques mais qui seront très fragilisées. Ce secteur est victime d'un retournement total. Airbus a réduit sa production de 33 % et elle le sera sous peu de 50 %. L'impact sur l'emploi sera massif car près de 50 000 emplois directs sont menacés en Occitanie.

Je reviens sur le besoin d'investissement car la question se pose quant à l'outil le plus adapté pour répondre à ce besoin parmi lesquels :

- une prise de participation publique, via Bpifrance ou l'APE ?
- des fonds dotés par les grands donneurs d'ordre, pilotés au plan régional, en concertation avec les différents acteurs de la filière permettant aux constructeurs d'entrer au capital des fournisseurs ?
- ou un fonds cofinancé par l'Etat et les industriels, comme AeroFund, ou le Fonds Avenir Automobile ?

De surcroît et d'une façon plus globale, serons-nous capables d'investir dans la durée, et pas uniquement ponctuellement, afin de consolider notre tissu industriel ?

S'agissant de la filière aéronautique il sera nécessaire que les mesures financières d'accompagnement soient adaptées à cette filière et à sa conjoncture très particulière (voir les 2 notes annexées) que je résume comme suit :

- perte de compétitivité très importante,
- des besoins de financement à plus de 7 ans,
- des perspectives de long terme structurellement favorables,
- une nécessaire recomposition de la filière,
- un risque majeur de prédation d'acteurs stratégiques par des acteurs venus d'autres continents,
- des enjeux technologiques et d'investissements majeurs pour préparer les prochains programmes (soit en offensif, soit en défensif).

En conséquence, il faut du capital « patient », des TRI supportables, une hybridation des financements en capital, quasi fonds propres, dette long terme et en financement des stocks et des besoins en fonds de roulement. Les opportunités au niveau international se présenteront tant au plan commercial que par des acquisitions, un appui sera bienvenu pour saisir celles-ci et ainsi renforcer les acteurs afin « d'être chasseurs plutôt que proies ».



Ce constat m'amène à évoquer le Fonds d'investissement AEROFUND dédié à l'aéronautique qui a depuis plus de 15 ans prouvé son efficacité. Plus d'une dizaine de PME sont devenues grâce à lui de très belles ETI familiales, fournisseur de rang 1, dont la France a besoin, à l'exemple du Groupe SATYS leader mondial de peinture avion ou Le Piston Français ou encore le Groupe Nexteam !

Ne serait-il pas important de lancer rapidement un « AEROFUND 4 » avec une enveloppe financière qui serait bien au-delà des 190 M€ de l'édition 3 ? Il faudrait en fait le multiplier par 4 !

Ce Fonds spécifique doit rester (comme je l'ai précisé) un fonds dit « patient » sur des durées d'intervention de 10 à 12 ans avec des TRI adaptés au secteur.

La BPI est-elle prête à participer cette nouvelle édition d'AEROFUND ? Une audition prochaine avec Nicolas DUFOURCQ me permettra de l'interroger et d'alimenter sa réflexion avec les éléments que je viens de vous livrer.

Monsieur le Ministre, cher Bruno, je compte vraiment sur ton accompagnement en faveur de nos précieuses industries.

Je reste bien sûr à ta disposition.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, Cher Bruno, à l'assurance des sentiments bien cordiaux de tous les cosignataires de la présente.

*Bien à vous*

Alain CHATILLON

Cosignataires :

Sénateurs : F. Laborde, B. Micouleau, Cl. Raynal, P. Médevielle.

Députés : C. Vignon, E. Toutut-Picard, S. Mörch, M. Iborra, J-L Lagleize, J-F Portarrieu, J. Aviragnet, M. Nogal, S. Nadot, P. Cabaré.

PJ: note sur les conséquences du Covid 19 sur l'industrie aéronautique commerciale Française en Occitanie

