

Enfin, le troisième axe concerne la préparation du futur. « Il s'agit, comme l'explique Gilles Fonblanc, de voir dans quelle mesure nos adhérents peuvent embarquer sur les gros sujets du moment que sont l'avion vert et l'hydrogène. La Nouvelle-Aquitaine est particulièrement bien placée en la matière grâce à sa dualité importante entre les activités civiles, dont le spatial, et la défense. Nous possédons déjà des compétences qui seront donc autant d'atouts pour le stockage des énergies et la réalisation d'essais complexes et sensibles, notamment. »

Résolument offensive, l'association se montre toutefois inquiète sur la transmission des entreprises dont la valeur a considérablement chuté depuis le début de la crise.

INNOVATION DANS LES PROCÉDÉS POUR VENTANA.

Sans doute que la volonté du groupe Ventana de remplacer le sable silice pour les moules traditionnels et l'impression 3D

par un sable artificiel coïncidait parfaitement avec les objectifs du fonds d'accompagnement public à la diversification, à la modernisation et à la transformation environnementale des procédés. Le groupe a fait partie des 25 premières entreprises lauréates devant bénéficier, dans ce cadre-là, de l'aide de l'Etat. Ce programme de R&D d'un nouveau média ne contenant pas de silice libre mobilisera un investissement de 1,5 M€ dont 800 000 euros apportés par le fonds d'accompagnement. « Ainsi, et comme l'explique Gérard Russo, président et cofondateur du groupe Ventana, le projet REGE (pour régénération - NDLR) vise tout à la fois à ne plus exposer les salariés à la silice et à remplacer 9 000 tonnes de sable annuelles par seulement 1 000 tonnes d'un nouveau sable entièrement régénérable. L'entrée en production pourrait intervenir à partir de 2022. Elle s'accompagnera d'une baisse des coûts de production de l'ordre de plusieurs pour cent. » Surtout, cette innovation s'inscrit

parfaitement dans la logique de fabrication augmentée que promeut le groupe. Ce process permet notamment de réduire la masse des pièces de 30 %, voire plus, par l'apport de la conception topologique, et ce quels que soient les dimensions et l'alliage. Tant et si bien que Ventana propose aujourd'hui un bras de porte pour avion civil dont la masse a été ramenée à seulement 5,7 kg au lieu de 10,2 kg. De quoi permettre au groupe de renforcer ses positions dans le secteur civil dès lors que celui-ci aura repris de l'altitude.

En attendant, le groupe béarnais a été contraint de procéder à des arbitrages au profit des implantations françaises pour faire face à la crise actuelle. Ainsi, l'unité marocaine a été fermée et le restant de sa production relocalisée à Bordeaux. En dépit d'un chiffre d'affaires qui pourrait baisser de 30 % en 2020 à 58 M€, Ventana a par ailleurs réussi à éviter le recours à des PSE (plans de sauvegarde de l'emploi) en privilégiant les départs naturels et l'activité

partielle. Au-delà d'une opération de croissance externe qui pourrait l'amener à ajouter de nouveaux savoir-faire dans les pièces et les ensembles métalliques de précision, le groupe dispose enfin de plusieurs pistes de développement à l'export (30 % de son chiffre d'affaires). Ainsi, il est actuellement en consultation pour de nouveaux projets avec Pratt & Whitney Canada, Sikorsky, Saab et KMW. Ventana livrera par ailleurs, début 2021, les premières pièces du projet du démonstrateur Racer d'Airbus Helicopters développé en V-Hybcast (ou fabrication augmentée).

UNE CAPACITÉ À S'ADAPTER POUR ATELIERS BIGATA.

Tout comme le groupe Ventana, Ateliers Bigata s'attend à subir une baisse de son chiffre d'affaires de 30 % cette année, à 12 M€ seulement. La chute est encore plus importante si l'on considère que la société avait anticipé une nouvelle hausse de ses revenus de 15 % en début d'année.

Spécialisée dans la maintenance et la fourniture de systèmes de secours embarqués pour avions et hélicoptères, la PME est donc victime de sa forte dépendance aux marchés de l'aéronautique civile. Ceux-ci représentent 85 % de ses activités actuellement. Cette répartition est toutefois appelée à changer de manière drastique en 2022, année au cours de laquelle la société fêtera ses 80 ans d'existence. La part du civil devrait en effet être ramenée à 60 %, tandis que la défense et le spatial représenteront le reste.

Comme l'explique Thomas Naulleau, président d'Ateliers Bigata, « cette évolution majeure devrait être la résultante de partenariats noués avec des industriels extrêmement solides tels qu'ArianeGroup, Nextteam et Dassault Aviation. Pour ce dernier, nous intervenons déjà sur les tuyauteries du programme



Flying Whales et ArianeWorks étudient le transport par dirigeable LCA60T de Themis, le démonstrateur d'étage de fusée bas coût réutilisable.

FLYING WHALES

Rafale. Nous nous sommes aussi rapprochés d'un leader européen des gaz techniques dans le cadre de la verticalisation du maintien en condition opérationnelle (MCO) de la DMAé. Nous attendons, sur ce point, des premiers engagements en 2021. Toujours au plan du MCO, nous pourrions profiter de nos contacts étroits avec Air France-KLM et Sabena technics. Tous ces développements à venir pourraient nous conduire à renforcer notre bureau d'études. Celui-ci travaille, notamment, sur le remplacement du gaz halon ».

Le second levier dont dispose Ateliers Bigata pour reprendre une marche en avant qui devait la conduire au statut d'ETI sera l'accroissement du chiffre d'affaires réalisé à l'export. Cette part pourrait passer de 60 % à plus de 70 % dès la fin 2020. Cette hausse pourrait, en particulier, provenir de l'obtention de nouveaux contrats en Afrique subsaharienne.

La capacité de la société à s'adapter au nouvel environnement passera également par des investissements. Pouvant aller jusqu'à 1 M€, ceux-ci s'inscriront dans le cadre du fonds d'accompagnement public à la diversification, à la modernisation et à la transformation environnementale des procédés pour lequel Ateliers Bigata est candidate. Ce montant servira à amplifier la numérisation de la société, à intégrer de nouvelles technologies dans les gaz purs et rares et à amplifier la R&D dans la défense et le spatial.

CAPACITÉ DE REBOND.

A l'instar de sa voisine des Pays de la Loire, la région Nouvelle-Aquitaine peut compter sur un tissu industriel très diversifié pour atténuer les effets de la crise de l'aéronautique civile. Le personnel devenu provisoirement redondant au sein des entreprises aérospatiales pourra donc, s'il le souhaite, intégrer des secteurs porteurs (énergies renouvelables, médical,



Parmi les cinquante-cinq salariés des Ateliers Bigata, cinq travaillent actuellement au bureau d'études.

agriculture écologique, etc.) en manque d'effectifs dans le cadre de prêts ou de transferts de main-d'œuvre. La région est déjà prête à accompagner ce mouvement en mettant en place, notamment, des formations collectives spécifiques.

Elle souhaite, parallèlement, faire monter en compétences les sous-traitants les plus petits. « L'idée, explique Alain Rousset, serait de les regrouper pour former de nouvelles ETI en mesure de réaliser à la fois de la R&D et des ventes importantes à l'export. Nous sommes dès maintenant prêts à soutenir ces restructurations aux côtés d'ACE Management. » Mais la région n'en oublie pas moins qu'il lui faut regarnir au plus vite les plans de charge de ses industriels. « Aussi, nous souhaiterions que l'Etat avance de deux ans sa commande pour une vingtaine de Rafale. Si tel est le cas, cela apportera trois ans de travail pour les PME sous-traitantes de Dassault, Thales et Safran », ajoute Alain Rousset.

De quoi attendre dans de meilleures conditions l'apport de charge annoncé des programmes nouveaux enclenchés

depuis l'été 2019. L'implantation de la chaîne d'assemblage des dirigeables gros-porteurs de Flying Whales est assurément l'un des plus emblématiques d'entre eux. Située à Laruscade (Gironde), cette chaîne qui deviendra opérationnelle fin 2022 devrait générer la création de 300 emplois directs et de plusieurs centaines d'autres indirects. VoltAéro fera pour sa part connaître sa décision du lieu d'implantation en Nouvelle-Aquitaine de sa chaîne d'assemblage d'avions hybrides électriques Cassio en mars 2021. A terme, ce sont donc 100 emplois directs et environ 400 emplois indirects qui pourraient être créés.

Le SpaceHub apportera également son lot de créations d'emplois. Implanté à Saint-Médard-en-Jalles (Gironde), ce projet présenté le 9 septembre dernier ambitionne, selon ses promoteurs, dont ArianeGroup, de devenir un acteur d'excellence de niveau international dans le domaine de la mobilité spatiale. Il développera à cette fin deux activités connectées en mode agile : un centre d'analyse prospective dédié à la mobilité précitée, incluant les vols suborbitaux

et le transport spatial, et un centre d'exploration et d'accélération des concepts spatiaux.

D'autres projets tout aussi structurants visant à positionner au mieux la région dans les ruptures technologiques et la transition écologique sont également annoncés. Ainsi en est-il d'un gros programme lancé avec la DGA sur les entreprises duales, intervenant donc à la fois dans le militaire et le civil. La Nouvelle-Aquitaine a, en la matière, été la première région française à signer une convention de ce type.

Tirant en cela parti du Pôle européen de la céramique situé à Limoges, la région ne va pas hésiter, par ailleurs, à mettre plus de 3 M€ dans la préparation du moteur de demain fonctionnant à l'hydrogène.

Présentant la particularité d'avoir été placée au premier rang des régions françaises pour les prévisions d'embauches par Pôle emploi au début de l'année 2020, la Nouvelle-Aquitaine semble disposer de tous les atouts lui permettant de reprendre sa marche en avant dans un environnement appelé à être profondément remanié.

■ Olivier Constant