

L'Occitanie dégage de nouveaux fonds pour muscler son plan "avion vert"

La région Occitanie va ajouter une enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros pour renforcer son plan "avion vert", d'un montant initial de 100 millions d'euros. Un projet d'unité de production de carburant de synthèse pour l'aviation va voir le jour d'ici cinq ans. Il faut amplifier les investissements industriels en faveur de l'aviation décarbonée. C'est le sens de la décision que vient de prendre la région Occitanie, centre névralgique de l'industrie aéronautique européenne. La présidente de la Région, Carole Delga, a annoncé la mise en place d'une enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros au plan "Avion vert", d'un montant initial de 100 millions d'euros pour une durée de trois ans. Une information que l'élue socialiste vient de dévoiler auprès de quelques médias, avant son officialisation durant le salon aéronautique du Bourget (du 19 au 25 juin). « Plus de 45% de l'enveloppe initiale de ce plan a d'ores et déjà été consommée, explique Carole Delga. Nous avons décidé de le compléter notamment pour favoriser les investissements liés à la production de carburants durables. » Ce nouveau coup de pouce favorisera en particulier un projet d'usine de production de carburant de synthèse. Une voie prometteuse, en raison du manque de matières premières pour les carburants issus de la biomasse, basée sur la combinaison d'hydrogène – obtenu via l'électrolyse de l'eau – et de CO2 capté dans l'atmosphère. « Nous financerons entre autres les études et les tests de ce projet », détaille Carole Delga, refusant à ce stade de fournir le nom de l'industriel à l'initiative de ce projet devant aboutir d'ici cinq ans. Les projets sortent de terre. Annoncé en juin 2022, le plan "Avion vert" faisait suite à un autre plan de 100 millions d'euros, lancé en juillet 2020, qui était destiné pour sa part à soutenir le secteur alors aux prises avec la pandémie de Covid-19. L'Occitanie cherche à protéger un secteur vital pour son économie, représentant à lui seul 80 000 emplois directs répartis dans plus de 900 entreprises, soit 30% de l'emploi industriel régional. Mais la région pousse aussi à ce que cette industrie mène à bien sa transition énergétique, laquelle ne peut reposer sur les seules épaules d'Airbus. En clair, l'avenir de l'aéronautique appartient aussi aux nouveaux venus pleins d'idées mais aux poches vides. La dynamique régionale vers l'aviation décarbonée commence d'ailleurs à prendre corps en Occitanie, comme en témoignent les projets dévoilés ces derniers mois par les start-up emblématiques locales, Aura Aero et Ascendance Flight Technologies. Ces jeunes pousses ont reçu de la part de la région respectivement 1,8 et 1,7 million d'euros. Alors que la première prévoit d'investir 150 millions d'euros dans une usine capable de produire 150 appareils par an, dont son engin régional hybride de 19 places mis en service en 2028, le second a réalisé une levée de fonds de 21 millions d'euros qui doit lui permettre d'industrialiser son avion à décollage et atterrissage vertical (VTOL) dénommé ATEA, dont les premières livraisons sont prévues pour 2026. Un besoin malgré tout de diversification. Autre développement majeur : le technocampus hydrogène, au niveau de l'aérodrome Toulouse-Franczal, dont une partie des activités concernera directement le transport aérien. Alors qu'il devrait voir le jour courant 2025, le début du chantier est prévu pour 2024 et les premiers équipements sont en cours de développe-

ment. Début 2023, un protocole a été signé avec, outre la région, l'Etat, Toulouse Métropole, le CNRS, Toulouse INP, l'Université Paul Sabatier ainsi qu'Airbus pour favoriser la mobilisation des compétences industrielles et académiques sur le sujet. Quant au projet Hyport de station à hydrogène sur l'aéroport de Toulouse, piloté par Engie, il sera inauguré en septembre prochain. L'inquiétude qui régnait dans la région il y a trois ans - en plein trou d'air historique - semble loin dorénavant. Seul caillou dans la chaussure de la filière aéronautique régionale : la restructuration de Latécoère et son projet de transfert des activités de son usine de Montredon vers la République Tchèque et le Mexique. «Je ne suis pas sûre que la stratégie industrielle de l'entreprise soit la bonne, relève Carole Delga. Dans tout le paysage aéronautique, ce sont les seuls à avoir de telles difficultés. Pour garantir la qualité de leurs produits et la réactivité, beaucoup d'acteurs ont réinternalisé leurs productions, tel que Figeac Aero. Même si la région n'a pas fourni d'aides à Latécoère, je vais être très vigilante sur ce dossier.» Si l'Occitanie maintient un soutien appuyé à l'aéronautique, la région n'en cherche pas moins à s'en désensibiliser. L'épisode de la pandémie a cruellement démontré qu'elle pouvait souffrir des fortes baisses de cycle du secteur. «La diversification de la région demeure un axe stratégique, qui avait d'ailleurs été engagé avant le Covid-19 », précise Carole Delga. L'Occitanie vise en particulier le secteur agroalimentaire, qui a contribué à atténuer le choc de la pandémie, la filière des biomédicaments ainsi que les activités liées à la création audiovisuelle.

