

Economie | Une année bousculée pour Aérocampus



Budget en forte baisse, salons et séminaires annulés, site fermé... les conséquences du coronavirus ont été au centre de toutes les attentions ce lundi lors de la dernière assemblée générale d'Aérocampus, le campus de formation en aéronautique de la région Nouvelle-Aquitaine. Malgré l'arrêt des prospections à l'international, les investissements continuent pour le site de Latresne qui a toujours plusieurs projets en cours dont la livraison de son nouveau pôle avionique fin 2021.

"On prend le bouillon". Les mots de Jérôme Verschave, directeur général d'Aérocampus, n'étaient pas vraiment rassurants ce lundi 14 septembre lors de l'assemblée générale annuelle organisée sur le site de Latresne. Et pour cause : lors de la présentation de son budget 2020, on a pu constater de manière assez forte l'impact du Covid-19 sur les affaires de l'organisme de formation. Ainsi le prévisionnel de dépenses et de recettes a fortement diminué : 10,15 millions avant Covid et 7,6 millions après pour les dépenses et 7,12 millions contre 10,15 pour les recettes. Le chiffre d'affaire est en forte baisse (3,5 millions contre 6,17 avant la Covid et 5,12 en 2019), plombé par l'annulation de l'ADS Show (-928 200 euros). L'ADS Show est reporté à 2022 mais pour ne pas perdre la dynamique, un ADS Club a été créé. Il sera chargé d'analyser les conséquences de la crise au niveau régional et national et d'évoquer les projets et innovations futures. Il s'est réuni pour la première fois en juillet dernier.

"Depuis les dernières projections, on a plutôt eu de bonnes nouvelles mais il n'y a pas de raison qu'Aérocampus soit une exception", a nuancé le directeur d'Aérocampus, Jérôme Verschave. "On a la chance d'avoir depuis neuf ans mis de côté pour absorber. On va connaître un déficit pour la première fois, mais c'est la vie du secteur et d'une entreprise, on a fait du chômage technique et ça nous a sauvés. On ne licenciera pas. On a perdu environ 500 000 euros cette année, sur un budget de quasiment huit millions. L'international est à l'arrêt et on sait que la formation nationale n'est pas rentable, ce sont les activités annexes qui le sont. La crise a tapé sur la formation internationale".

Dirigeables et personnel de cabines

Tous les séminaires/événements, les prestations, la restauration et l'hébergement ont en effet été mis à l'arrêt entre la mi-mars et le mois de septembre. La perte sèche a été évaluée à 270 000 euros pour le Campus Entreprises (séminaires). La perte totale est estimée à "environ 70% du chiffre d'affaires 2020" selon les documents internes. Pour autant, la rentrée a bien eu lieu, avec des effectifs en légère baisse sur la formation

initiale (258) par rapport à la rentrée précédente (287). Surtout, les investissements continuent. Aérocampus a ainsi signé un protocole de coopération avec [Flying Whales](#), l'entreprise de dirigeables qui a prévu de s'installer à Laruscade pour faire voler ses premiers engins en 2024 destinés à porter des charges lourdes (bois, pales éoliennes, pylônes électriques). Un moyen pour le site de Latresne de voir plus loin et d'aller chercher de nouveaux agréments aéronautiques (L5 pour dirigeables) et d'accueillir de nouveaux éléments pour des formations de maintenance ou de fabrication de l'airship des engins.

Un autre projet de formation est en préparation, il sera dédié au personnel navigant. En plus d'offrir une diversification supplémentaire au site, cette nouvelle branche de formation professionnelle permettra à l'Aérocampus d'être agréé CCA (Cabin Crew Attestation) "sous six à huit mois" puis, dans un second temps, de devenir un centre d'examen pour les personnels de cabine agréé par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). "Les besoins de formation de ce personnel navigant sont assez énormes puisqu'ils ont l'obligation, tous les ans, d'opérer une mise à niveau de leur formation continue, que ce soit pour les vols commerciaux ou les jets d'affaire. Nous sommes en capacité de devenir un pôle de formation", a précisé Jérôme Verschave. En plus de l'utilisation des plateaux techniques déjà existants (matériel de maintenance), le site de Latresne prévoit d'investir dans des locations de plateaux ou de cabines pour des exercices pratiques (environ 230 000 euros en fourchette haute), essentiellement du matériel de sécurité et une cabine feu. Ce nouvel équipement devrait être implanté au sein du nouveau pôle avionique qui a pris quelques mois de retard mais dont la livraison est toujours prévue fin 2021.

Avenir et Tarmaq

Enfin, Aérocampus pourrait également être retenu pour participer au Programme d'Investissements d'Avenir "Territoires d'Innovation Pédagogique - Campus des Métiers et Qualifications" dont le but est de développer de nouvelles formations innovantes. Financé à hauteur de 5 millions d'euros (à 20% par des partenaires publics, 30% privés et 50% par le budget PIA), il servira à "mettre à jour le matériel de formation, parfois un peu vétuste. Nous avons besoin de 700 000 mécaniciens d'ici 2035. Avec le coronavirus, le besoin s'est ralenti en raison de la baisse du trafic mais le besoin en renouvellement de postes, lui, s'est accéléré", a commenté Christian Delmas, en charge de la maintenance chez Airbus. Le dossier doit être déposé le 22 septembre.

Les choses ont été bien moins précises, en revanche, dès qu'il s'est agi d'évoquer [le projet Tarmaq](#), la cité des savoirs aéronautiques et spatiaux de Mérignac, qui n'a pas donné beaucoup de nouvelles depuis sa première présentation en 2018. Le conseil municipal de Mérignac a voté la semaine dernière l'adhésion de la ville à l'association de préfiguration du projet, faisant de la ville un membre de droit au même titre que la région, la métropole ou Aérocampus. "Nous n'avons plus la maîtrise d'œuvre et beaucoup de cadres de notre équipe partent mener le projet. Les terrains sont en cours d'acquisition, le business model est validé, nous en sommes au montage opérationnel. Pour nous, c'est compliqué, mais on reste membre fondateur". On a bien senti les esprits s'agiter un peu au moment de répartir les rôles sur Tarmaq, qui s'est vu désigner un nouveau président en août dernier. Une convention devrait bientôt voir le jour et fixer, de manière plus précise, les champs de collaboration entre Tarmaq et Aérocampus, mais une chose est sûre : "les deux ne devraient pas se concurrencer sur le volet formation et les séminaires. Il n'y aura pas de formation avionique à Tarmaq". "Le job d'Aérocampus, c'est la formation et les initiatives vers cette formation. Ça ne signifie pas qu'Aérocampus ne va pas intervenir, mais je n'ai pas souhaité qu'il s'occupe de tout. En revanche", a temporisé Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine, "je ne verrai aucun inconvénient à ce que l'Aérocampus s'occupe de formation dans le naval...". La région a aussi, toujours, l'ambition de réitérer le modèle d'Aérocampus pour le [ferroviaire à Saintes](#). Si le projet Tarmaq a l'air d'être un peu devenu une affaire d'ambitions entre la collectivité et le centre de formation qu'elle a largement contribué à monter, on attendra les prochains mois en espérant y voir un peu plus clair...



Romain Bêteille

Crédit Photo : RB

Publié sur [aqui.fr](#) le 15/09/2020

[Url de cet article](#)