

À LA UNE  Les entreprises les plus patriotes

Les bons élèves de l'emploi tricolore

Ces dirigeants ont choisi de bâtir leur usine en France, d'y développer leurs services ou de faire appel à des fournisseurs locaux. Parce que, au bout du compte, ils sont gagnants !

SERGE BITBOUL

Cet avion prend son envol en Lorraine

PEUT-ON ENCORE créer de l'emploi industriel en France ? Oui, répondent en chœur nos bons élèves de l'emploi tricolore. Le constructeur aéronautique Geci a implanté son site de montage d'avions (un millier d'emplois) en Moselle. Le Groupe Bénéteau a décidé de construire une usine de montage de maisons à ossature en bois : 160 emplois à la clef pour la Vendée. Et même dans un secteur comme le textile, durement secoué par la désindustrialisation, on voit poindre les casques de petits Gaulois qui résistent. C'est le cas de Dominique Seau, le président du directoire d'Eminence (sous-vêtements masculins). Pour lui, garder un savoir-faire industriel en France n'est pas une question de patriotisme, mais de survie.

Car nos patrons patriotes ont de bonnes raisons de rester en France. Pour les entreprises qui vendent du made in France, comme Louis Vuitton, la question de la délocalisation de la production ne se pose même pas. D'autres mettent en avant la proximité avec les clients, les fournisseurs, les aides fiscales ou simplement la qualité de la main-d'œuvre. Des exemples à suivre. © JEAN-JACQUES MANCEAU



AÉRONAUTIQUE. Le groupe Geci va produire son Skylander, un bimoteur solide et bon marché, en créant près d'un millier d'emplois.

L'Etat portugais lui avait déroulé le tapis rouge, mais c'est finalement à Chambley, en Lorraine, que Serge Bitboul, patron du groupe d'ingénierie aéronautique Geci, va installer son usine. Le pari, il en convient, est « un peu fou » : créer, en France, un nouvel avion bimoteur et bon marché (3,5 millions d'euros) qu'il destine

avant tout aux pays émergents. « J'espère en vendre 1500 dans les vingt prochaines années », dit-il. **À L'ORIGINE, UN RÊVE DE GAMIN.** Serge Bitboul, ingénieur, a fondé Geci à 28 ans. Conception de prototypes, développement d'avions, certifications : depuis 1980, ses ingénieurs travaillent pour les plus grands constructeurs. Mais le pro-

jet secret de ce passionné d'aéronautique, c'est de faire « son » coucou. En 2001, il identifie un marché délaissé : celui des avions costauds qui, tel le mythique Dakota, peuvent transporter des lourdes charges sur de longues distances tout en décollant sur des pistes courtes. « Pour valider le concept, j'ai interrogé une centaine d'opérateurs », précise-t-il. Il en tire rapidement ses conclusions : l'avion doit être facile à construire et à entretenir. Les hélices ? En acier plutôt qu'en matériau composite, si l'on veut pouvoir les réparer dans la brousse africaine. Le train d'atterrissage ? Fixe, car un train rétractable est trop fragile. Les commandes de vol ? « Elles sont mécaniques. Ce qui nous a posé des problèmes : aujourd'hui, on n'utilise que des fils électriques. Plus personne ne sait dessiner de tringleries », raconte Pierre-Louis Cambefort, directeur technique, qui a quitté Dassault Aviation pour participer à l'aventure.

DE CONCEPTION SIMPLE, l'avion

aurait pu être fabriqué en Chine ou au Vietnam. Mais Serge Bitboul a fait ses calculs : « Les équipements, comme la motorisation et l'avionique, représentent 70 % du coût de l'avion. La fabrication des pièces, automatisée, ne coûte pas plus cher en France. Reste l'assemblage, qui reviendrait moins cher en Asie. Mais ce que nous gagnerions sur le prix de l'avion (entre 5 et 8 %), nous le perdrons en réactivité. »

Baptisé Skylander, le bébé prendra son envol fin 2011. « Cette usine, c'est un millier d'emplois directs et indirects », se réjouit Jean-Pierre Masseret, le président du conseil régional de Lorraine. La région a investi 30 millions d'euros dans ce projet. Elle a consenti 9 millions d'euros d'avances remboursables au Groupe Geci et veut entrer au capital pour aider Serge Bitboul à boucler son financement : sur les 160 millions d'euros d'investissement, il en manque une cinquantaine. Le Fonds stratégique d'investissement regarde aussi le dossier.

© CHARLES HAQUET, À CHAMBLEY