

FOCUS PAYS

LE PORTUGAL VEUT AUSSI EN ÊTRE



La nouvelle usine de Mecachrome au Portugal s'étendra à terme sur 22 000 m².

LE PORTUGAL N'A PLUS ENVIE DE REGARDER PASSER LES AVIONS. LE PAYS CHERCHE DÉSORMAIS À ATTIRER LES ACTEURS DE LA « SUPPLY CHAIN » AÉROSPATIALE EUROPÉENNE. APRÈS L'INSTALLATION DU GROUPE FRANÇAIS LAUAK, PUIS CELLE DU CONSTRUCTEUR BRÉSILIEN EMBRAER, C'EST AU TOUR DE MECACHROME DE MISER SUR LE PORTUGAL, QUI SE MET EN QUATRE POUR ATTIRER LES ENTREPRISES : INCITATIONS FISCALES ET FORMATIONS BIEN ADAPTÉES AUX BESOINS DES ENTREPRISES.

L'usine de Mecachrome à Evora, une ville historique située à plus d'une centaine de kilomètres à l'est de Lisbonne, est encore loin de tourner à plein régime. Et pour cause : sa construction s'est achevée à la fin 2015 et les premières machines Mazak sont arrivées en novembre 2016. Les premières pièces usinées ont commencé à sortir, mais c'est encore la mise en train. Une nouvelle usine de production, cela nécessite une organisation minutieuse et une extrême rigueur. Deux qua-

lités que possède clairement Christian Santos, directeur des opérations du groupe Mecachrome au Portugal.

De la passerelle vitrée qui permet de voir ce qui se passe du côté production et/ou du côté logistique, rien n'échappe à son œil très aiguisé. A Evora, le site de Mecachrome produira des éléments de moteurs de la famille CFM Leap et des aérostructures pour l'Airbus A320neo. Deux programmes qui ont plusieurs années de visibilité et donc de

production devant eux. La famille A320neo s'est vendue à près de 5 200 exemplaires, tandis que la famille CFM Leap, qui est aussi sur les Boeing 737 MAX, a d'ores et déjà dépassé les 14 000 ventes.

MONTÉE EN CADENCE.

En clair, l'usine de Mecachrome n'a pas fini de tourner à plein régime au cours des six prochaines années, sinon plus au regard des commandes qui continuent de s'accumuler. D'autant qu'il s'agit de suivre les cadences demandées par Airbus et CFM. Le parc rutilant de machines Mazak n'a donc pas fini de s'arrondir. A plusieurs centaines de mètres de là se trouve la méga-usine d'Embraer. Le constructeur brésilien a inauguré le site vers la fin 2012. Avec d'énormes ambitions puisque le site affiche 70 000 m² de bâtiments répartis en deux halls : l'un dédié aux composites, l'autre spécialisé dans les parties métalliques.

Un investissement stratégique de 177 M€, dont un plus de

70 M€ du Fonds européen de développement, pour Embraer qui pourtant n'y produit pour l'instant que des aérostructures (empennage et partie fixe de la voilure) pour ses jets d'affaires Legacy 450/500 ainsi que des éléments pour l'avion de transport tactique KC-390, qui est toujours

CHIFFRES CLÉS de l'industrie aéro portugaise

70

entreprises et centres techniques

18 500

employés pour un chiffre d'affaires de

1,72 Md€

en développement. Deux programmes aux marchés limités. Embraer a livré un peu plus de 60 Legacy 450/500 à ce jour sur un carnet de commandes de plusieurs centaines d'avions.

DES ATOUTS.

Le site d'Embraer est clairement surdimensionné et s'il a été conçu dans l'optique de charger la production avec d'autres programmes, rien de concret pour l'instant. Par conséquent, l'arrivée de Mecachrome à Evora est été vécue comme du « pain bénit ». Un investissement de 30 M€ pour le groupe qui s'est installé au Portugal en 2014, mais à Setúbal, pour y réaliser de la chaudronnerie et de la tôlerie. Le fait que Mecachrome ait été dirigée par Julio de Souza jusqu'en 2014 n'est pas étranger à ce choix d'implantation.

Mais l'explication est un peu courte. D'autres facteurs ont aussi joué. Le « printemps arabe » en Tunisie a laissé des traces et pas seulement chez Mecachrome. « Le Portugal est politiquement stable. Le pays est membre de l'Union européenne, donc pas de frais de douanes, et la France se trouve à vingt-quatre heures de route », souligne un observateur. Même si les salaires sont moins élevés qu'en France à compétences comparables, le Portugal n'est pas un pays « low cost », plutôt « mid-

dle cost ». Par contre, le gouvernement portugais a mis en place une palette d'incitations fiscales pour attirer les entreprises à investir et s'installer.

« C'est clair. Nous ne donnons pas les terrains gratuitement. Mais, au parc industriel d'Evora, le mètre carré s'achète dix euros. Toute embauche en CDI se traduit par une ristourne sur les cotisations sociales pendant une durée de trente-six mois et une série de prêts sans intérêts sont disponibles. Sans oublier des crédits d'impôts qui peuvent couvrir sur une période de dix ans », précise Luis Padua Gonçalves, qui travaille pour l'agence gouvernementale AICEP et dont le rôle est d'attirer les investisseurs dans le pays.

L'arrivée d'Embraer a eu un autre rôle positif : développer des formations dédiées à plusieurs métiers nécessaires à la filière aéronautique. Il est clair que le constructeur brésilien a donné le coup d'envoi à des formations dans lesquelles les nouveaux arrivants comme Mecachrome peuvent désormais puiser dans un vivier à proximité : l'Institut d'emploi et de formation professionnelle (IEFP) d'Evora, qui dispense des modules d'enseignements adaptés aux besoins des entreprises (cf. page 24).

Mais c'est bien le groupe Lauak qui a été le précurseur de ces pre-



Séance de formation sur machine d'usinage à commandes numériques à l'IEFP.

miers développements aéronautiques portugais, qui ne s'aproprièrent jusqu'alors que sur l'entreprise d'Etat Ogma, désormais contrôlée par Embraer et spécialisée dans les services de maintien en conditions opérationnelles des matériels de la force aérienne portugaise et d'autres forces armées africaines et européennes, dont les Lockheed Hercules C-130 de l'armée de l'Air. Cinq exemplaires sont actuellement sur le site d'Ogma à Alverca.

LE PRÉCURSEUR LAUAK.

« Lauak s'est installé à Setúbal sous l'impulsion de Jean-Marc

Charritton, qui a très vite compris l'intérêt du Portugal dans le développement de son entreprise », raconte Armando Gomes, directeur général du site de Setúbal, qui fut de l'aventure dès le début. En 2005, le chiffre d'affaires de Lauak au Portugal dépassait à peine le million d'euros et le site employait moins de 30 personnes. Désormais, ils sont plus de 400 et le chiffre d'affaires est supérieur à 11 M€. A Setúbal, Lauak fabrique et assemble des éléments d'aménagements de planche de bord pour Airbus A320 et A350.

Sans oublier des radiateurs et condensateurs pour la famille A320. Mais aussi des sous-éléments structuraux pour Dassault Falcon 7X et les réservoirs du G280 pour le compte d'Israel Aircraft Industries. Lauak est aussi sur l'avion de transport tactique brésilien KC-390 et réalise aussi des composants structuraux sur d'autres appareils Embraer comme les E-170/190. Premier arrivé, Lauak a été le premier à être confronté à un manque de personnels compétents. « L'arrivée d'Embraer a clairement dynamisé la formation aux métiers que nous recherchons tous », raconte Armando Gomes. On retombe toujours sur la même problématique quel que soit le pays : des ressources humaines adaptées.

■ Yann Cochenec

Le site de Lauak, à Setúbal, s'étend désormais sur 15000 m² et emploie plus de 400 personnes.



FOCUS PAYS

Des formations adaptées aux besoins du secteur aéronautique

A EVORA, LE GOUVERNEMENT PORTUGAIS A MIS EN PLACE DES FORMATIONS DÉDIÉES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA FILIÈRE AÉROSPATIALE. AVEC DES MOYENS PÉDAGOGIQUES TRÈS CONSÉQUENTS.

Quand Embraer décide d'implanter son usine d'aérostructures à Évora, au Portugal, le constructeur brésilien sait qu'il a besoin d'opérateurs et de techniciens. Et ce dans deux domaines différents : pièces métalliques et pièces composites. Sous cette impulsion, l'Institut d'emploi et de formation professionnelle d'Évora va connaître une expansion sans précédent. Avec le soutien du constructeur brésilien et l'aide du gouvernement portugais.

Le centre se dote progressivement de nouvelles salles de formation et même d'une zone de logements pour les apprentis venus de tout le Portugal. Si le coût de la formation est pris en charge par le gouvernement portugais, les frais de logement et de bouche sont à la charge des apprentis. Une cantine jouxte les bâtiments d'hébergement. L'endroit est simple et impeccable.

Parallèlement, les cursus de formation ont été définis en fonction des besoins spécifiques du constructeur brésilien. Se mettent en place quatre formations dédiées : usinage et programmation commandes numériques, traitement des métaux,



Le mini-autoclave de l'atelier matériaux composites.

assemblage de structures, production et transformation de matériaux composites. L'objectif est de préparer les futurs employés d'Embraer pour qu'ils arrivent fin prêts et opérationnels dès leur premier jour d'embauche, raconte Antonio Manuel Branquinho, responsable de la formation professionnelle.

A LA DEMANDE.

Les modules de formation portent sur un nombre global de 1 250 heures avec des stages en entreprise. Peuvent « s'ajouter 210 heures selon les demandes des entreprises. Les modules sont variables. Ils sont vraiment adaptés à la demande », précise Antonio Manuel Branquinho. Les formations sont ouvertes à la fois aux jeunes et aux adultes en reconversion professionnelle. Elles mènent vers l'équivalent du BEP français. Entre 2012 et la fin juin, l'Institut aura formé 1 271 personnes dont une grosse

moitié sur l'usinage à commandes numériques et l'assemblage des structures.

Pour apprendre, les futurs diplômés disposent de moyens pédagogiques impressionnants dans les salles ou ateliers où se déroulent les différentes étapes de la formation pratique : machines à commandes numériques trois axes et cinq axes pour les futurs opérateurs, minicuves pour les différents traitements de métaux, mini-autoclave à l'atelier de production de matériaux composites. Un mini-autoclave qui sert même de temps en temps à Embraer qui vient y réaliser des essais, raconte le responsable de la formation professionnelle du centre.

Chaque atelier est impeccablement organisé et ordonné. Tout a été pensé de façon à ce que l'élève soit plongé dans un environnement et une organisation similaires à ceux de son futur travail. Même la gestion des outils répond aux procédures

requis par un atelier professionnel. Tout a été conçu dans les moindres détails. Pas surprenant que Mecachrome ait trouvé au centre ce dont il a besoin pour accompagner la montée en cadence de la production de son usine flambant neuve située pas loin de celle d'Embraer, sur le parc industriel d'Évora.

« UNE AIDE PRÉCIEUSE. »

Christian Santos, directeur des opérations pour le Portugal du groupe Mecachrome, ne tarit pas d'éloges sur le travail de formation réalisé par l'Institut d'emploi et de formation professionnelle d'Évora. « Si nous estimons que la formation n'a pas été suffisante sur certains aspects, nous leur demandons d'étoffer leurs programmes de formation », explique-t-il, avant d'ajouter : « Ils m'ont même aidé à trouver un spécialiste que je cherchais absolument. Leur aide est précieuse. »

■ Yann Cochenec