

« Notre dépendance économique à l'égard d'Airbus n'a jamais été déraisonnable, se plaît à rappeler Jean-Claude Maillard, fondateur et président-directeur général de Figeac Aéro. En 1989, l'année de notre démarrage, il représentait un tiers du chiffre d'affaires. Un deuxième tiers a été réalisé avec l'équipementier aéronautique Ratier-Figeac et le troisième avec d'autres clients. À partir de l'année suivante, nous avons contenu la part d'Airbus aux alentours de 25 % de notre chiffre d'affaires et cherché très rapidement à nous diversifier. Et aujourd'hui, sa part directe ne s'élève qu'à 18 %, même si le programme Airbus consolidé pèse environ 35 %, puisque nous coopérons aussi avec ses partenaires comme Aérolicia, Latécoère ou Daher L'hôtelier. »

Fier de cette relative autonomie, Jean-Claude Maillard n'en exprime pas moins volontiers sa gratitude envers Airbus pour un soutien, qui a revêtu des aspects multiples, au-delà de la constance des commandes. « Notre développement est en grande partie lié à celui d'Airbus. À mesure qu'il évoluait vers le rang de premier constructeur mondial d'avions civils qu'il occupe aujourd'hui, il nous a tiré vers le haut. En 1989, il n'avait pas encore entamé sa "démarche industrielle". Des centaines de petits sous-traitants pouvaient travailler de gré à gré avec chacun des sites d'Airbus, qui de leur côté avaient toute latitude pour contracter. Fort heureusement, car cela nous a permis d'entamer la collaboration alors que Figeac Aéro n'était qu'une toute petite structure, dotée de moyens rustiques. Ensuite, nous avons énormément appris en acceptant beaucoup de délestage d'Airbus qui, dans le même temps, structurait ses unités de production... Une croissance régulière s'est installée, et aujourd'hui, nous faisons partie des 20 fournisseurs au niveau mondial, ce qui nous conduit à travailler avec presque toutes les usines d'Airbus. »

À mesure qu'elle progressait techniquement, aiguillonnée autant par une volonté d'amélioration constante, épine dorsale de sa culture d'entreprise, que par les demandes du constructeur, Figeac Aéro s'est structurée elle aussi. Début d'une croissance externe en 1994, marquant la création du groupe, qui se poursuivra au cours de la décennie suivante, ouverture d'un centre de formation pour apprentis en 2007.



Éric ZANIN

Senior vice-président,
Directeur des achats matière et pièces,
Airbus

« L'évolution de Figeac Aéro, et son adaptation aux mutations de notre façon de coopérer avec nos fournisseurs, illustre de façon exemplaire comment une entreprise peut croître tout en soutenant notre propre développement. Alors que Figeac Aéro n'était encore qu'une start up, nous lui avons fait confiance pour de la production sur le programme A320. Airbus fournissait les matériaux et les instructions. L'accès à notre documentation a permis, en quelque sorte, un transfert de technologie sur la maîtrise technique et industrielle des produits. La collaboration est ainsi devenue vertueuse pour le potentiel de développement de Figeac Aero.

Figeac Aéro fait partie des entreprises qui ont su profiter de cet apport de compétences en le transformant en valeur ajoutée. Au début des années 90, lorsque nous avons lancé le programme Long Range – un terme qui désigne les gros porteurs à fuselage large (bi-couloirs) comme l'A330 – nous avons demandé à ces fournisseurs, qui avaient beaucoup appris de l'époque A320, de graduellement prendre en charge cette maîtrise industrielle ainsi que de consolider leur bilans pour supporter leur croissance.

Ce processus s'est poursuivi au début des années 2000 avec l'A380. Et plus l'entreprise se structurait, devenait autonome et développait ses propres clients, plus elle grossissait et pouvait nous offrir une compétitivité issue d'un effet d'échelle. C'est pourquoi Airbus accepte volontiers que Figeac Aéro travaille pour ses concurrents directs, comme Boeing. Aujourd'hui, Figeac Aéro est en mesure d'accompagner la stratégie de globalisation des achats du groupe. Elle fait en effet partie des sept partenaires qui viennent de s'installer auprès de notre filiale Aerolia sur le campus industriel tunisien de M'Ghira. »

« Le site de Figeac est organisé en trois grands secteurs : la pièce de structure avion, la pièce moteur et l'assemblage. Quant à nos diverses filiales, elles couvrent les domaines de l'étude, de l'outillage, de la chaudronnerie lourde, de la mécanique générale et du traitement de surfaces. » Une offre complète pour répondre à des clients de plus en plus nombreux...

Toujours grâce à Airbus. « Son succès a rejailli sur nous et notre statut de fournisseur nous a crédibilisé sur les marchés export. Cela nous a grandement facilité la tâche pour vendre au Brésil chez Embraer, au Canada chez Bombardier, aux Etats-Unis chez Spirit. Nous exportons vers 15 pays, de la Finlande à Israël et demain, nous espérons y ajouter le

Japon. » Airbus prend-il ombrage de ce portefeuille de clients bien garni ? « Au contraire. Conscient que c'est grâce à cette diversité de clients que l'on s'enrichit intellectuellement, il se réjouit de nous voir travailler pour d'autres constructeurs. Ce que j'apprends en faisant des pièces de Boeing renforce ma compétitivité et Airbus en profite quand je chiffre des pièces qui lui sont destinées. » Touchée par la crise, Figeac Aéro n'en maintient pas moins son cap, en restant dans l'aspiration du grand avionneur. « Après avoir remporté un marché de 10 M€ annuels auprès d'Aéroliq, nous nous sommes implantés à leurs côtés en Tunisie » conclut Jean-Claude Maillard, qui, s'il se fie aux vingt ans qui s'écouleront, a tout lieu de se féliciter des performances commerciales de l'avionneur au Salon du Bourget 2011.

FIGEAC AÉRO EN BREF

Activité

Créée en 1989, l'entreprise Figeac Aéro s'est constituée en groupe en 1994 avec le rachat des entreprises Usicap et MTI. Comptant aujourd'hui six filiales complémentaires, Figeac Aéro fournit les grands industriels de l'aéronautique en sous-ensembles, pièces de structure, pièces moteur et pièces précises (trains d'atterrissage, inverseurs de poussée, etc.) et propose à ses clients des prestations complètes, de l'étude à l'assemblage.



Jean-Claude MAILLARD,
président-directeur général

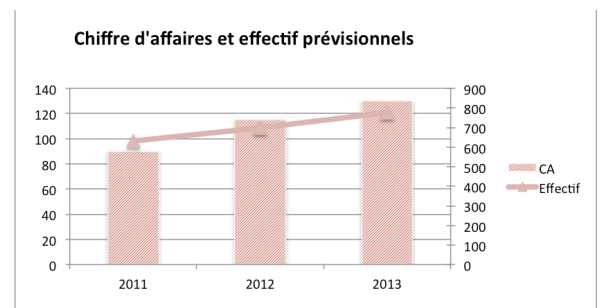
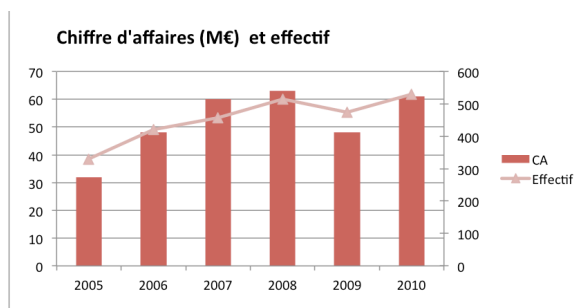
Effectif*

630 personnes.

Implantations

Figeac Aéro et Avantis à Figeac (46), Avantis Manufacturing à Saint-Céré (46), MP Usicap à Boisse-Penchoat (12), MTI à Decazeville (12), Mécabrive industries (19), FGA Picardie (80), M'Ghira (Tunisie).

Croissance et objectif*



www.figeac-aero.com

* Ces chiffres concernent la seule entité Figeac Aéro.