

1.600

HECTARES DE VÉGÉTATION

ont été détruits dimanche par un incendie en Balagne (Haute-Corse). Un vent violent a attisé des départs de flamme le matin même et la progression du feu, de 10 kilomètres en une demi-journée, n'a ralenti qu'avec l'arrivée de quelques précipitations et le travail des pompiers jusqu'à lundi. Aucune victime n'est à déplorer et un village a été frôlé sans dégâts. Par ailleurs, 240 hectares de végétation ont brûlé dans les Alpes-de-Haute-Provence à cause d'un feu toujours actif lundi.



Olivier Labonn-Matret/ATP

L'abattoir d'Autun se modernise

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

L'abattoir municipal d'Autun, qui existe depuis cinquante ans et emploie 21 salariés, vient de lancer un plan d'investissement de 5 millions d'euros, aux trois quarts financés par les collectivités locales et l'Etat. L'opération doit servir à mettre l'usine aux normes et à développer une activité de transformation.

Tarmac Aerosave s'implante sur l'aérodrome de Toulouse Francazal

OCCITANIE

Le leader européen du stockage et de la déconstruction d'avions ouvre un troisième site.

Laurent Marcaillon
— Correspondant à Toulouse

La société de stockage et de démantèlement d'avions Tarmac Aerosave, à Azereix près de Tarbes (Hautes-Pyrénées), s'implante sur l'ancien aéroport civil et militaire de Toulouse Francazal. Elle a été retenue par le gestionnaire du site, Edeis, pour exploiter un grand hangar de 5.000 mètres carrés dédié à la maintenance d'avions court et moyen-courriers (ATR, A320...), où elle emploiera 30 personnes à terme. Elle pourra aussi stocker une vingtaine d'appareils sur les parkings. C'est sa troisième implantation après celles de Tarbes en 2007 et de Teruel (Espagne) en 2013.

La société, constituée il y a dix ans par Airbus, Safran et Suez, pour démanteler proprement les avions, en recyclant 92 % des matériaux et des pièces, a triple son activité en deux ans. Le démantèlement



Le site toulousain augmente la capacité de Tarmac Aerosave et le rapproche d'Airbus et du constructeur d'avions régionaux ATR.

des avions n'étant pas rentable, elle a développé des services complémentaires de stockage et de maintenance d'appareils pour les loueurs et les compagnies aériennes.

Il ne s'agit pas simplement de parquer les avions mais de les maintenir en condition opérationnelle pour que les clients puissent choisir entre la remise en service et le démantèlement. Cette activité est en forte croissance, l'entreprise pouvant maintenir les avions d'Airbus, Boeing, ATR, Bombardier et

Embraer. Tarmac Aerosave stocke 112 avions à Tarbes et Teruel, et peut en accueillir 250. Le site toulousain augmente sa capacité et le rapproche d'Airbus et du constructeur d'avions régionaux ATR, qui a ouvert un atelier de maintenance à Francazal en 2016.

Avions militaires

L'activité de déconstruction augmente elle aussi. Tarmac Aerosave va démanteler 35 avions cette année, contre 25 en 2016, et en prévoit une

centaine par an dans cinq ans. L'entreprise vient aussi d'obtenir le marché de démantèlement des avions militaires français. Elle démonte les équipements et les moteurs qui sont nettoyés pour être réutilisés après certification. Puis les mécaniciens troncent la carcasse avec un câble diamanté en triant les matériaux – en moyenne 50 tonnes par avion. Les métaux sont revendus moins du tiers du cours du lingot. La société démantèle et répare aussi les moteurs CFM56 de General Electric et Safran qui équipent la majorité des avions court- et moyen-courriers et sont progressivement remplacés.

« En dix ans, nous avons reçu 488 avions et démantelé 125 appareils et 85 moteurs. Avec 112 avions stockés, nous représentons 12 % du marché mondial », a indiqué Philippe Fournadot, président de Tarmac Aerosave, lors de la cérémonie d'anniversaire. La société emploie désormais 200 salariés et a triple son chiffre d'affaires en deux ans, à 40 millions d'euros en 2016, réalisé à 80 % avec le stockage et la maintenance. Elle prévoit de doubler son activité d'ici à cinq ans en ouvrant des sites en Asie et en Amérique. Car le nombre d'avions à déconstruire doublera dans les vingt prochaines années pour atteindre 1.000 unités par an. ■

innovateurs

Bébé Confort lance le premier siège auto avec airbags intégrés



Peak Creative Studios

L'INVENTION DOREL FRANCE

Date de création : 1936
Président : Charles de Kervenoël
Effectif : 370 personnes
Secteur : puériculture

Emmanuel Guimard
— Correspondant à Nantes

Chaque jour en France, quatre enfants de moins de dix ans sont victimes d'un accident de voiture. Pourtant, il n'existait pas de siège auto équipé d'airbags intégrés. Les équipes de Dorel Juvenile Europe, basées à Cholet (Maine-et-Loire), ont planché sur la question pendant cinq ans pour créer l'AxisFix Air, une première mondiale protégée par 20 brevets. Commercialisée fin 2017 sous les marques Bébé Confort et Maxi-Cosi au prix de 649 euros, ce siège intègre la technologie Air Safety, élaborée avec la société française Helite, spécialiste des airbags mobiles.

Inspirée des vestes airbags portées par les motards, cette technologie met en œuvre deux airbags intégrés dans les harnais.

En cas d'accident, décelé en 15 millisecondes par les capteurs des pinces Isofix, ils se gonflent en moins de 50 millisecondes et amortissent la tête de l'enfant pour réduire jusqu'à 55 % les efforts supportés par le cou, évitant ainsi des lésions pouvant s'avérer irréversibles. Car, à la différence des voitures, ces airbags ne se déploient pas face à la tête de l'enfant mais plutôt vers l'avant. La tête n'est donc pas stoppée, mais accompagnée progressivement. Qui plus est, les airbags se déploient six fois moins rapidement que ceux destinés aux adultes. Enfin, l'air propulsé est froid, ce qui évite de possibles brûlures. Une seconde après le choc, ils se dégonflent automatiquement.

1 million d'euros

« Les airbags pour siège auto vont devenir un standard, comme c'est désormais le cas dans toutes les voitures, quelle que soit leur gamme », estime Charles de Kervenoël, PDG de Dorel France et fondateur de Dorel Juvenile Europe, filiales du groupe canadien Dorel Industries Inc. A Cholet, la société a investi 1 million d'euros l'an dernier dans un laboratoire de 2.500 mètres carrés doté de deux catapultes, qui ont permis de réaliser 3.000 crash-tests pour ce siège auto. ■

Le spécialiste du scratch Aplix agrandit son usine « miroir »

PAYS DE LA LOIRE

Exemple d'architecture minimaliste, l'usine du groupe Aplix près de Nantes sera étendue de 17.000 mètres carrés.

Le numéro deux du « scratch » intégrera ainsi de nouvelles technologies.

Florence Le Nevé
— Correspondante à Nantes

Numéro deux mondial de l'auto-agrippant, le « scratch », Aplix

s'apprête à lancer une extension de son site du Cellier, au nord-est de Nantes. L'usine s'étend actuellement sur 30.000 mètres carrés. Le groupe prévoit d'y ajouter 17.000 mètres carrés. Le projet vise à gagner en capacité industrielle pour répondre aux besoins de nouveaux marchés. Le groupe a notamment développé une technologie de fabrication des crochets et porte-crochets pour les couches pour bébés qui nécessite l'installation de nouvelles machines et, donc, d'un atelier supplémentaire.

Le projet doit permettre à Aplix de se doter d'un centre de R&D pouvant accueillir des machines prototypes. Doté d'espaces supplémentaires, le groupe va aussi pouvoir créer un

atelier d'industrialisation. Les équipes du Cellier construisent tous les équipements destinés aux filiales du groupe. Enfin, le projet vise à redonner de l'espace à certains ateliers et à créer des espaces de vie pour les salariés (salle de sport, salle de jeux, amphithéâtre, espace formation).

Le projet doit permettre à Aplix de se doter d'un centre de R&D pouvant accueillir des machines prototypes.

Le projet architectural est en cours de finalisation avec le cabinet DPA (Dominique Perrault Architecte)

ture) avec un défi : ne pas dénaturer le bâtiment existant. Recouvert d'un bardage en Innox, qui reflète le paysage à l'infini, sans aucune fenêtre vers l'extérieur mais éclairé par des patios arborés, le bâtiment a été récompensé en 2001 par un World Architecture Award. « L'extension doit être invisible. Elle doit s'inscrire dans la continuité », souligne Sandrine Pelletier, PDG d'Aplix.

Au total, un investissement de 15 millions d'euros pour un groupe de 956 personnes qui a clos son exercice 2016 avec un chiffre d'affaires de 205 millions d'euros, dont 96 % à l'export. Pour 2017, Aplix prévoit 227 millions d'euros avec un effectif qui dépassera les 1.000 salariés, dont 365 au Cellier. ■

Nawa va industrialiser ses batteries au carbone révolutionnaires



Nawa Technologies

LA TECHNOLOGIE NAWA TECHNOLOGIES

Date de création : 2013
Président fondateur : Pascal Boulanger (photo)
Effectif : 24 personnes
Secteur : Energie

Paul Molga
— Correspondant à Marseille

C'est une pointe de la Silicon Valley rompu au secteur énergétique que vient de recruter Nawa Technologies pour préparer l'industrialisation de ses batteries révolutionnaires au carbone, capables de se recharger en quelques secondes. Avant de prendre la direction générale de cette jeune société installée près d'Aix-en-Provence, Ulrik Grape a notamment dirigé Danionics et EnerDel, deux spécialistes des batteries lithium-ion. Après deux décennies d'expérience, il connaît bien les acteurs de la

mobilité urbaine et les fabricants automobiles auxquels se destinent en priorité les produits de Nawa Technologies.

Issues des travaux du CEA et des universités de Cergy et de Tours sur les supercondensateurs, ses batteries utilisent des électrodes en nanotubes de carbone pour remplacer les composants traditionnels. Onze familles de brevets protègent sa technologie. « Contrairement aux mécanismes électrochimiques lents des batteries au plomb ou au lithium, notre pile se fonde sur un principe physique utilisant les propriétés des condensateurs microélectroniques », explique Pascal Boulanger, président-fondateur de l'entreprise. Son rechargement est, du coup, 1.000 fois plus rapide et elle peut supporter plus de 1 million de cycles de charge, soit une durée de vie de près de vingt ans.

Typiquement, ces batteries pourront faire rouler des véhicules hybrides, des robots de manutention autonomes et des bus urbains sur des réseaux équipés de bornes de recharge, où les conducteurs feront le plein en quelques secondes. La société mise aussi sur le marché du stockage temporaire d'énergie renouvelable, dont elle a validé les premiers prototypes sur une ligne pilote. Une levée de fonds de plus de 10 millions d'euros est prévue pour industrialiser le process. ■

Sensorys communique par les parfums

LA PME À SUIVRE NORMANDIE

Effectif : 11 salariés
Chiffre d'affaires : 1,6 million
Activité : diffusion de parfums

Dominique Aubin
— Correspondant au Havre

Pierre Pagès s'ennuyait ferme dans la banque où il avait échoué après des études de commerce. Intéressé par la communication, il s'aperçoit que l'olfactif est un univers complètement délaissé par les grandes agences de publicité. « L'olfactif est

le sens le moins utilisé dans le marketing sensoriel, alors que c'est pourtant celui qui a le plus de mémoire », assure Pierre Pagès en évoquant la capacité que peut avoir un adulte de reconnaître les odeurs d'une maison d'enfance, bien des années plus tard. Son propos n'est pas d'assainir les lieux publics susceptibles d'être concernés – c'est un autre métier – mais de « créer une ambiance olfactive agréable propice à l'achat, capable de faire diminuer l'anxiété et dont on pourra se souvenir ».

Après quelques années de tâtonnement et 400.000 euros investis dans Sensorys, sa PME ouverte à Evreux en 2004, il parvient à mettre au point des machines capables de

libérer en phase gazeuse des parfums de l'origine liquides. Il lui suffira ensuite de positionner ces machines dans les vousoirs des portes des bus, des parkings, des wagons ou le long de tout autre lieu de passage. « A chaque franchissement, la machine diffuse durant trois secondes le parfum en très petites quantités », explique Pierre Pagès.

En 2010, il réussit à séduire un premier client important, Vinci Park, qui équipe 230 de ses parkings en France. Depuis, il a emporté les marchés de la gare du Nord à Paris, du métro de Lyon mais aussi des cabines d'essayage des magasins H&M ou encore des cages d'escalier de logements sociaux à Tours.

Sensorys fabrique ses propres machines – à raison de 80 par mois actuellement – et élabore ses propres parfums, en liaison avec ses clients à la recherche d'une « identité olfactive ». Il assure également la pose et l'entretien des machines ainsi que leur recharge en parfum.

Levée de fonds

Sur ce marché loï d'être mature, Pierre Pagès espère tripler le chiffre d'affaires d'ici à 2020 pour atteindre les 4,5 millions d'euros avec des effectifs qui pourraient passer de 11 à 20 salariés. Pour financer cette croissance, il prépare une levée de fonds de 500.000 euros qu'il espère concrétiser dans les prochains mois. ■