

# La Sonaca étend ses ailes

**La société aéronautique de Charleroi a investi dans une nouvelle usine en Chine, qui sera la 7<sup>e</sup> du groupe, et modernise en profondeur son usine de Montréal, au Québec. Un peu de ciel bleu après deux années extrêmement difficiles.**

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

**D**epuis 2000, la Sonaca est entrée dans une phase d'internationalisation, explique Pierre Fernémont, son porte-parole. Soit pour s'installer dans la zone dollar, avec l'usine américaine de Wichita (Kansas), et réduire l'influence des fluctuations du billet vert. Soit pour répondre aux souhaits des clients qui, de plus en plus, veulent qu'on se rapproche d'eux: c'est le cas de l'usine canadienne de Montréal, proche de l'avionneur Bombardier, ou des trois usines brési-

liennes, proches du siège d'Embraer. Si nous ne l'avions pas fait, notre entreprise n'existerait sans doute plus... »

Cette internationalisation va connaître une étape supplémentaire avec la construction d'une usine en Chine, à Tianjin, à 200 km de Pékin. Les fondations sont coulées, les bâtiments sortent de terre, et le site devrait être opérationnel en 2011. « Cette unité sera chargée d'assembler les bords d'attaque des ailes de quatre Airbus A320 par mois », précise Pierre Fernémont, qui ne cache pas que cette implantation a pour ainsi dire été imposée par l'avionneur européen, qui joue gros jeu face à Boeing en Chine, et qui a construit à

Tianjin un centre d'assemblage de ces A320. C'était la condition pour obtenir le contrat de sous-traitance pour l'A350 XWB. « La Sonaca est trop petit joueur à l'échelle mondiale dans ce genre de marché pour dicter sa loi, poursuit son porte-parole, mais elle entend bien faire de cette contrainte une opportunité, en mettant ainsi le pied en Chine. »

## Un ciel plus serein ?

En 2010 et 2011, la Sonaca devrait connaître une progression sensible de la rentabilité, après deux années catastrophiques qui ont nécessité un plan de restructuration drastique et la perte de 700 emplois pour l'ensemble du groupe, dont 450

en Belgique. La société carolorégienne est aujourd'hui associée dans le développement et les préséries de pièces pour l'A350 XWB (qui devrait entrer en service en 2015), pour l'A400 version militaire, pour les avions d'affaires Embraer Legacy et Learjet (Bombardier), ainsi que pour le Bombardier C Séries, un appareil de 100 à 150 places reconnu pour une sobriété que lui envient les Boeing 737 et Airbus A320. Cette phase d'études devrait déboucher, espère-t-on, sur une production importante à Gosselies, où, déjà, des travailleurs victimes de la restructuration de 2009 sont rappelés.

● MICHEL DELWICHE, À MONTRÉAL

## ATERRISSAGE RÉUSSI À MONTRÉAL

**L**a Sonaca devait être ici pour avoir Bombardier comme client », explique Bernard Falmagne, l'attaché économique à Montréal de l'Awex (Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers). L'occasion s'est présentée avec la faillite de NMF, un sous-traitant de Bombardier, qui avait mis au point une technique d'élongation à froid de l'aluminium des panneaux qui constituent les ailes. La société n'a pas survécu à la crise de l'aviation qui a suivi les attentats du 11 septembre 2001 et a été rachetée, avec sa filiale de Wichita (USA), par la Sonaca en 2003. « Les premières années ont été difficiles, confie son patron, le Belge Philippe Hoste, car il fallait

redresser l'image de l'entreprise et diversifier. Bombardier représentait en effet 95% du chiffre d'affaires. Nous avons petit à petit gagné d'autres clients dans le secteur des appareils régionaux ou d'affaires (Embraer, Mitsubishi, Israël Aircraft Industries, Spirit Aerosystems...). Cela nous a permis de plutôt bien surmonter la crise de 2008-2009 grâce aux commandes des cheikhs d'Arabie ou des milliardaires russes. »

En 2007, la Sonaca (et donc la Région wallonne) a décidé d'un plan de 20 millions de dollars canadiens (14 millions d'euros) pour agrandir sa filiale, et, cette année, d'une augmentation de capital de 10 millions de dollars. Sonaca Canada vient également d'ob-



**PHILIPPE HOSTE**, patron de Sonaca Canada: « Nous devons nous diversifier, Bombardier représentait au début 95% de notre chiffre d'affaires. »

tenir un (petit) contrat (5 millions de dollars canadiens) pour traiter les surfaces de la cage du train d'atterrissage des A330 et A340, ce qui lui vaut la certification Airbus pour cinq ans, et bien des espoirs. ■ M.D.