

# Actualité Économie & Business

## À L'AFFICHE

### Un nouveau patron pour Camaïeu

Le leader français du prêt-à-porter féminin change de président. Joannes Soënen, 49 ans, a commencé sa carrière en 1992 chez Camaïeu, où il a travaillé pendant dix ans. Il a ensuite enchaîné les postes de directeur général au sein de la marque de mode pour enfants Tape à L'œil puis chez Jellej Jouets – repreneur de Toys“R”Us France –, pour lequel il a organisé le rapprochement avec son concurrent Picwic. Il revient donc à ses premières amours, avec un défi d'envergure : relancer l'enseigne, sortie d'une procédure de sauvegarde fin 2018 et délestée d'une lourde dette de 459 millions d'euros. Son plan : développer les ventes en ligne et rénover le réseau de boutiques. ● R.L.

lejdd.fr  
RETROUVEZ  
TOUTE L'ACTUALITÉ  
SUR NOTRE SITE

## LE CHIFFRE

# 10 000

C'est le nombre de bouteilles d'eau de 50 centilitres qui seront économisées durant le sommet du G7, qui s'achève demain. À l'initiative de cette démarche écoresponsable : Castalie. L'entreprise française, créée en 2011, a installé spécialement pour l'occasion ses fontaines microfiltrantes. Fabriquées à Lille, ses machines retirent le chlore, les particules et les éventuels résidus liés aux canalisations de l'eau du robinet, pour lui donner un goût neutre. Elles peuvent même la gazéifier. La société en a déjà vendu 1700 et a conquis de grandes entreprises, comme KPMG ou le fromager Bel, et des restaurateurs prestigieux, tel Cyril Lignac à Paris. ● R.L.

## COULISSES

### «Monsieur Industrie» sur le départ

Fin de partie pour le délégué interministériel aux restructurations d'entreprises, Jean-Pierre Floris, 71 ans. Début septembre, son adjoint Marc Glita lui succédera. À son tour de gérer les dossiers d'entreprises en difficulté. Issu du secteur privé, Floris, un pur produit Saint-Gobain, a tenté de résoudre une quarantaine de crises durant son mandat. Avec quelques loupés, comme Ascoval, Ford ou les papetiers Arjowiggins et Condat. La mission n'est pas simple. À Bercy, il faut naviguer entre les équipes du Ciri (Comité interministériel de restructuration industrielle) et de la DGE (Direction générale des entreprises). Et sur le terrain, avec des managers au bord de la crise de nerfs. ● B.B.

## Terminus pour l'Autotrain

**CONVOYAGE** La SNCF met fin à son service historique en décembre et développe de nouvelles offres pour le transport des voitures

C'en est fini de l'Autotrain. Le service de la SNCF, prisé des retraités parisiens rejoignant leur résidence secondaire sur la Côte d'Azur, fera son dernier voyage le 14 décembre 2019. Oublié les débuts éclatants, dans les années 1960, où dans les wagons s'entassaient jusqu'à 200 000 voitures. Depuis 1980, le développement des autoroutes et l'amélioration du confort des véhicules ont fait dégringoler les taux de remplissage des trains. L'an passé, la SNCF n'a fait voyager que 33 500 véhicules, perdant l'équivalent de son chiffre d'affaires : 6 millions d'euros.

Vers qui se tourner désormais pour déplacer sa citadine jusqu'à son lieu de villégiature ? L'été dernier, la compagnie a noué un partenariat avec Hiflow (ex-Expedicar), une plateforme collaborative spécialisée dans le transport de véhicules. Créée en 2014, la start-up vient de lever 4 millions d'euros auprès notamment du fonds d'investissement de la SNCF – et ambitionne de réaliser 10 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2019, pour 50 000 livraisons. Depuis un an, la SNCF affiche sur son site pour une quarantaine de villes les trois offres Hiflow : la prise en charge par un conducteur particulier, par un chauffeur professionnel ou par un camionneur. « Ces offres de mobilité sont beaucoup plus adaptées », souligne un porte-parole de la SNCF.

### Un Paris-Cannes à 1 980 euros en camion

Avec un convoyeur, le voyage peut coûter jusqu'à 1 980 euros pour un Paris-Cannes en été... et reste peu écologique. Selon les calculs de la SNCF, sur 1 000 kilomètres de trajet, les trains émettent 2,5 kilos de CO<sub>2</sub> par passager, contre plus de 200 tonnes pour les routiers. L'opérateur espère pousser les particuliers à jouer la carte nettement plus responsable de l'échange. Compter 98 euros pour se faire livrer sa voiture en quelques jours, quand en Autotrain un Paris-Marseille fin août frôle les 200 euros. Il suffit pour cela de publier sur la plateforme les dates de disponibilité de son véhicule – voiture ou moto – et la destination. Une personne souhaitant faire le même trajet peut alors le réserver. Pour limiter les risques, Hiflow contrôle le conducteur (carte d'identité et permis de conduire), vérifie l'état du véhicule après le voyage et le fait assurer par Allianz. ●

ROMANE LIZÉE



Le catamaran Alegria 67 de Fountaine Pajot. GILLES MARTIN-RAGET

## Fountaine Pajot, toutes voiles dehors

**NAUTISME** En forte croissance, l'entreprise rochelaise fait le pari du numérique

Avec une précision millimétrée et dans un sifflement ouaté, le robot vient prélever dans la pile un panneau de contreplaqué pour le transporter vers une machine à découpe de dernière génération. Il en ressort transformé en élément de plancher ou de cloison pour l'un des modèles de la gamme Fountaine Pajot. Tout s'effectue par programmation informatique et sans intervention humaine sur la ligne de production. La conversion au numérique s'est faite moyennant un investissement de 6 millions d'euros. « Mais on traite jusqu'à 200 panneaux toutes les sept heures, deux fois plus que dans l'ancienne configuration qui mobilisait trois opérateurs sur des machines moins sophistiquées », précise Mathieu Fountaine, responsable des méthodes de production.

Bienvenue dans le chantier naval du futur du numéro 2 européen du nautisme derrière Beneteau. Inauguré au printemps dernier à Aigrefeuille-d'Aunis (Charente-Maritime), il constitue sa troisième usine dans la région de La Rochelle, berceau historique de cette entreprise familiale. Chez les Fountaine Pajot, principaux actionnaires de la société, l'union et le sport font la force. Le régatier Jean-François Fountaine a cofondé le groupe, avant d'en abandonner la direction opérationnelle pour devenir maire de La Rochelle en 2014. Ancienne championne du monde comme son mari, sa femme Claire préside désormais

l'entreprise, tandis que leur fils Mathieu a été sacré champion de France en juillet dernier en remportant en duo la National 505 à Douarnenez.

Les quelque 650 bateaux qui sortent chaque année de ses chantiers sont davantage conçus pour naviguer en haute mer que pour s'afficher au port, même si la réalité des usages ne permet pas souvent de les mettre à l'épreuve. Le groupe rochelais devrait continuer à voguer à bonne allure. Coté en Bourse, il prévoit pour l'exercice 2018-2019 une croissance de 15 % et table sur un chiffre d'affaires autour de 200 millions d'euros, dont 80 % engrangés à l'exportation. Et les

emplois suivent : durant l'exercice 2018-2019, qui s'achève fin août, l'entreprise a recruté 150 salariés, essentiellement en production, portant l'effectif total à 1 250. Pour intégrer des personnes en reconversion ou sans diplôme, l'entreprise n'a pas hésité à monter des formations internes.

### L'industriel a racheté le constructeur Dufour en 2018

Le site d'Aigrefeuille-d'Aunis fabrique des toiles et des mousses pour la confection de matériaux composites ainsi que des coques et des éléments de menuiserie. « Ici, nous réinternalisons une partie de notre production confiée jusque-là à des sous-traitants », explique Nicolas Gardies, le directeur général. Le spécialiste de la plaisance entend ainsi mieux maîtriser sa production, monter en compétence sur les outils numériques et le travail du bois, un matériau noble très présent à bord. Et surtout coller aux envies des clients qui réclament des bateaux toujours plus « habillés », designés et confortables, sinon luxueux.

Pour étoffer son offre tout en restant très voile, l'industriel a racheté le constructeur Dufour en 2018. Ensemble, ils proposent désormais une vingtaine de modèles dont le prix oscille entre 80 000 euros pour un « petit » Dufour à quelque 2 millions pour un catamaran de croisière Fountaine Pajot. De quoi couvrir une bonne partie du marché de la plaisance, à l'exception des embarcations légères et du segment ultraluxe des yachts géants pour milliardaires. L'intérêt de l'opération tient aussi à la complémentarité technique et aux avantages que confère une puissance d'achat renforcée : Fountaine Pajot a une forte expertise dans les matériaux composites, Dufour, dans la menuiserie. « Désormais, nous partageons nos savoir-faire et nous achetons en commun les équipements nautiques comme les moteurs », pointe Nicolas Gardies. Pas question toutefois de faire disparaître l'une des deux marques rochelaises. Chacune a un positionnement bien affirmé : Dufour fabrique quasi exclusivement des monocoques à voile quand Fountaine Pajot s'est spécialisé dans les catamarans hauturiers à voile et à moteur. Un respect des identités qui explique que depuis leur mariage les deux constructeurs fassent bon ménage : plus d'un an après le rachat, aucun cadre important de Dufour n'a quitté le nouvel ensemble. ●

FRÉDÉRIC BRILLET

# 2

MILLIONS D'EUROS

Prix maximal pour un modèle de la gamme Fountaine Pajot. Les Dufour sont proposés à partir de 80 000 euros

PRODUCTION

# 650

bateaux sortent chaque année des chantiers navals du constructeur