

Actualité Économie & Business

À L'AFFICHE

SKYdeals à bord d'Air France

Des offres promotionnelles qui se déclenchent selon la zone survolée, des offres groupées pour passagers d'un même avion ou encore des prix mis aux enchères le temps d'un vol... L'e-commerce a trouvé un nouveau terrain de jeu dans le ciel. La start-up française SKYdeals, pionnière du shopping en vol, dévoile demain son partenariat avec Air France. Elle va lancer plusieurs nouveaux services à bord des vols de la compagnie déjà équipés du wi-fi. Depuis janvier, elle propose à des marques d'offrir des ventes privées aux passagers de certains vols de la compagnie depuis leurs smartphones, tablettes ou ordinateurs. La plateforme pourrait toucher 200 millions de passagers d'ici cinq ans. ● S.A.

lejdd.fr
RETROUVEZ
TOUTE L'ACTU
SUR NOTRE SITE

LE CHIFFRE

11

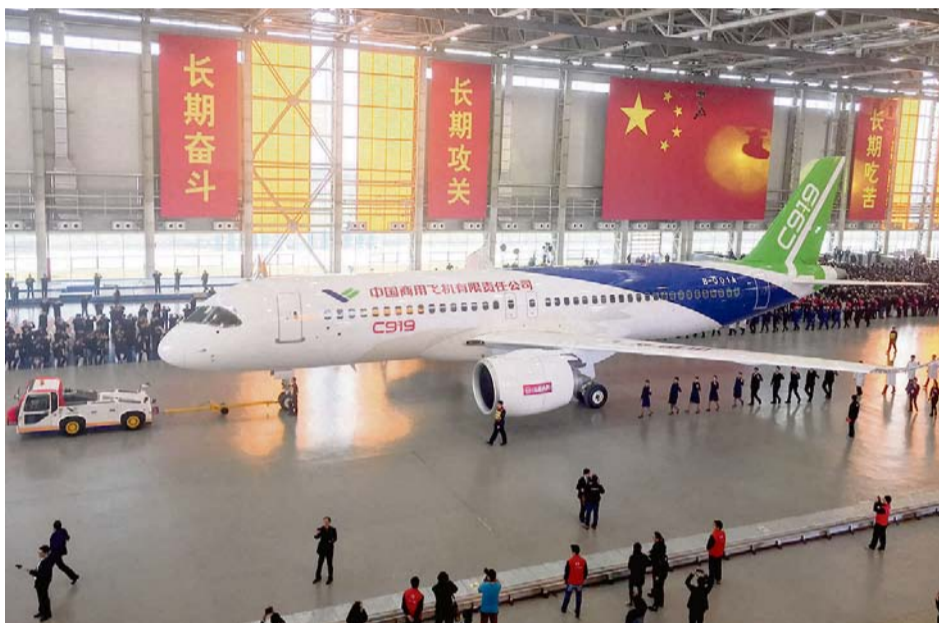
C'est le nombre, en millions, de Français clients du distributeur de gaz naturel GRDF. Une barre symbolique pour la filiale d'Engie, qui a longtemps stagné autour des 10,9 millions. Cette hausse est portée par la compétitivité du gaz tarifé à 8,20 euros les 100 kWh, contre 15,80 euros l'équivalent en électricité et 9 euros en fioul. Fin 2018, l'annonce par le gouvernement d'une prime à la conversion des chaudières au fioul a aussi donné un coup d'accélérateur. Nouvelle carte à jouer, l'énergie verte : en un an, l'entreprise a doublé sa capacité d'injection dans les réseaux du biométhane à base de déchets organiques. Elle présentera son bilan mardi. ● R.L.

COULISSES

Les salariés, optimistes sur l'avenir

L'institut OpinionWay pour le 7^e Printemps de l'économie, qui se tient à Paris du 18 au 21 mars, dévoilera les conclusions d'une enquête sur les mutations du travail. Résultat, les Français sont optimistes. 91 % estiment que leur métier existera toujours dans vingt ans. Parmi eux, 63 % pensent qu'il aura évolué. Raison principale de ce changement pour plus de la moitié des sondés : les nouvelles technologies. 81 % pressentent qu'elles réduiront la pénibilité du travail et plus d'un sur deux présage qu'il aura plus d'autonomie. À l'horizon 2040, les deux tiers pensent que le temps au travail – passé de 40 % au début du XX^e siècle à 12 % aujourd'hui – restera stable ou baissera encore. ● R.L.

Première photo
du Comac C919
prise à Shanghai
en 2015.
XINHUA/ABACA



L'avion chinois veut sa part du ciel

AÉRONAUTIQUE

Concurrent des 737 Max de Boeing cloués au sol et des A320 d'Airbus, le Comac C919 devrait accélérer son décollage

La Chine a été la première à réagir. Le 11 mars, dès le lendemain du crash d'Ethiopian Airlines, les autorités ont ordonné aux compagnies aériennes du pays de suspendre leurs vols opérés par des Boeing 737 Max. L'Administration de l'aviation civile de Chine, la CAAC, a aussi été la plus prompte à demander des explications à Boeing et aux autorités américaines, à la suite des deux accidents mortels d'octobre et de mars. Elle a participé à faire plier la Federal Aviation Administration (FAA) américaine, qui s'est vue elle aussi contrainte d'ordonner que les Boeing 737 de dernières générations soient cloués au sol en milieu de semaine.

Les crashes de Lion Air d'octobre et d'Ethiopian ont offert à la Chine l'occasion de rappeler qu'elle était la première puissance aéronautique mondiale au regard de sa flotte et un client incontournable pour le duopole Boeing-Airbus. Depuis l'arrivée en décembre 2017 du tout premier 737 Max sur le sol chinois, aux couleurs de China Eastern, près de 100 autres appareils ont été livrés aux principales compagnies du pays, Air China, China Southern,

Hainan, Xiamen... Elles ont aussi passé commande de plus d'un millier d'exemplaires de 737 Max sur un total de 5 000 que Boeing s'appête à produire.

Les autorités chinoises attendent aujourd'hui la réponse de Boeing et de la FAA avant de donner l'autorisation de redécoller à sa flotte de 737 Max. Personne ne voit dans cette décision un épisode de plus dans la guerre commerciale qui se joue entre les deux plus grandes puissances mondiales. « Les Chinois ne font que répondre à la plus grande crise de l'industrie aéronautique mondiale depuis des décennies », reconnaît un porte-parole d'Airbus.

Une campagne d'homologation en cours

Cette crise pourrait justement relancer le projet chinois de Comac et de son avion, concurrent direct du 737 Max de Boeing et de l'A320 d'Airbus. La Commercial Aircraft Corp of China a été chargée par l'État en 2007 de concevoir un appareil de plus de 100 places made in China, baptisé C919, le « C » pour Comac et Chine, le 9, symbole de perpétuité dans la culture chinoise, et le 19 pour évoquer la capacité maximale de 190 passagers.

Douze ans plus tard, le projet C919 a toujours du mal à décoller. « Cela prouve l'extrême difficulté que représente la création d'un avion, la complexité des éléments à maîtriser pour atteindre le niveau de performance attendu et pour lancer une production à grande échelle », analyse

Michel Merluzeau, directeur au sein d'AirInsightResearch, depuis son bureau de Seattle.

Le vol initial remonte à mai 2017. Ce matin-là, le premier exemplaire du C919 s'est envolé depuis l'aéroport de Pudong, à Shanghai, pour 1 h 18 de vol. Un deuxième vol est intervenu en septembre dernier. Depuis, c'est silence radio côté chinois. Et toute l'industrie aéronautique attend des nouvelles du constructeur, au premier rang desquels ses sous-traitants français. Safran est le fournisseur des moteurs du C919, comme des nacelles qui les portent, des inverseurs de poussée, de systèmes de câblage...

Le 5 mai 2017, Philippe Petitcolin, directeur général de Safran, se réjouissait de ce premier vol. Ses Leap doivent équiper les six appareils dont le chinois a besoin pour obtenir une certification internationale. Mais il n'a pris commande que pour la motorisation de trois appareils. « Pour certifier l'A350, 3 500 heures de vol ont été nécessaires », précise-t-on chez Airbus. La campagne d'homologation du Comac chinois, estimée à trois ans, devrait donc encore s'étendre au moins jusqu'en 2020. La montée en cadence de la production reste l'inconnue. Sur son site chinois de Tianjin, Airbus vise une production mensuelle de 60 A320 par mois cette année... Une cadence que Comac ne devrait pas atteindre avant 2030, selon Michel Merluzeau. ●

SYLVIE ANDREAU

Le Robin des bois des épargnants

FINANCE Avec Mieuxplacer.com, Guillaume-Olivier Doré divise par deux les commissions sur les produits de placement et apprend aux particuliers à mieux gérer leurs économies

Avant d'être le fondateur de Mieuxplacer.com, un site de vente de produits d'épargne, et d'arborer une barbe de trois jours, Guillaume-Olivier Doré, 48 ans, est le fils de Christiane Doré, la première femme banquière française, un temps aux commandes de la banque Sofinco, spécialisée dans le crédit à la consommation. « Elle m'a passé tout son ADN de militante, l'idée qu'il faut défendre les emprunteurs et épargnants comme les consommateurs », ironise-t-il. L'époque est à la quête de sens, et l'entrepreneur en a fait son credo après vingt années à « faire de l'argent » dans les tranchées du capital-investissement.

Tout commence en 2011 lorsqu'il prend la tangente des fintech, les start-up alliant techniques financières et nouvelles technologies. Il jette son dévolu sur Palico, première plateforme d'échange dédiée au capital-investissement, qu'il fusionne l'année suivante avec OTC. Baptisé « OTC Agregator », le nouvel ensemble gère plus de 500 millions d'euros et coiffe 34 véhicules ouverts à tous qui placent dans des petites capitalisations en croissance telles que Boursorama, Nocibé, Éminence, Materne et Béaba.

Vendre des placements comme des yaourts

En 2016, l'entrepreneur est mûr pour une nouvelle aventure : devenir le Robin des bois des épargnants. « J'ai créé mieuxplacer.com [anciennement RobinFinance] pour offrir aux particuliers un service qui les éclaire sur leurs placements, comme le fait l'appli Yuka dans l'alimentaire », assure-t-il. L'objectif : vendre un produit d'épargne comme un yaourt, avec une fiche expliquant sa composition, son coût, le béné-

ficé attendu et les éventuels effets indésirables liés au facteur risque.

Selon ses calculs, les intermédiaires de la finance prélèvent chaque année en toute impunité 10 milliards d'euros de commissions sur les produits financiers. Et 550 milliards d'euros végètent sur les comptes courants des particuliers. « Beaucoup d'épargnants immobilisent leurs économies sur des placements qui ne leur rapportent rien, une fois tous les frais déduits. Ils sont victimes d'un abus de confiance généralisé », dénonce-t-il. Et le financier militant de rêver à un TEG (taux effectif global) qui intégrerait tous les coûts liés à un placement, comme en matière de prêts bancaires.

Mieuxplacer.com se targue de diviser par deux les commissions, de communiquer sur les coûts réels, le « net-in-the-pocket », et d'offrir à ses clients 100 % des produits commercialisés sur le marché de l'épargne mais taillés à leur mesure. « Lucy, notre intelligence artificielle, a analysé les besoins de nos 4 000 clients et généré 1 500 profils-types », souligne le serial entrepreneur. La fintech a déjà réalisé deux levées de fonds (de 2 millions d'euros en septembre 2017 et de 3,5 millions en décembre dernier).

Installée dans la friche Darwin, à Bordeaux, elle aligne déjà plus de 10 millions d'euros de collecte et compte près de 30 collaborateurs, dont une poignée basée à Paris. Majoritaire au capital, Guillaume-Olivier Doré a lesté en actions tous ses salariés. Il a aussi cofondé Bordeaux Fintech, la première conférence française dédiée. Il publie dans quelques jours un guide pratique et illustré intitulé *Manuel de survie dans le milieu hostile de l'épargne – Offrez-vous une nouvelle vie* (Casa Express Éditions) pour apprendre aux Français à placer leurs économies sur le ton décalé de *Tranches de vie*, de Gérard Lauzier. ●

BRUNA BASINI

10

MILLIARDS D'EUROS
Commissions annuelles
des intermédiaires
sur les produits d'épargne

PRODUITS
FINANCIERS

« Les particuliers
sont victimes
d'un abus de confiance
généralisé »,
dénonce
Guillaume-Olivier Doré