



Tribune du 25 novembre 2011

par Serge Bitboul, Président Directeur Général du Groupe GECI International

Chers actionnaires bonsoir,

Nous avons reçu de nombreuses demandes d'explications, consécutives à la chute des cours boursiers, et nous avons choisi d'y répondre au travers d'une Tribune, ainsi que nous l'avons déjà fait par le passé.

Vous trouverez ci-dessous les principales questions, accompagnées de nos réponses.

Question 1 : Est-ce que le Skylander progresse normalement ? On note un glissement du calendrier ?

Le programme Skylander progresse tout à fait normalement, je dirais même qu'il progresse très bien.

Nous avons terminé la conception technique et sommes aujourd'hui totalement certains de tenir les performances annoncées de l'avion, d'autant plus que nous avons atteint l'objectif de masse avion que nous nous étions fixé.

Nous avons contracté avec la quasi-totalité des équipementiers, systémiers et fournisseurs et contenu nos prix de revient afin de respecter notre objectif initial, ce qui nous permet de vendre nos avions selon notre plan d'affaires.

Nous entamons la phase de production des avions d'essais avec l'aménagement du bâtiment d'assemblage final de Chambley.

Notre processus de certification est nominal. Il est à ce titre important de rappeler la philosophie qui fut la nôtre dès le début : concevoir le Skylander à partir d'équipements et de systèmes éprouvés, ce qui simplifie énormément les exigences de certification.

Notre premier vol est planifié pour le second semestre 2012 ; il sera suivi d'une campagne d'essais d'une durée de 12 mois avec pour objectif l'obtention de la certification au deuxième semestre 2013.

Le processus de certification est engagé : c'est un processus itératif durant lequel les différents systèmes de l'avion sont étudiés. Nous avons déjà rempli plus de la moitié de nos obligations, et pouvons assurer que nous serons largement prêts pour le vol du premier prototype.

Je suis naturellement prêt à débattre publiquement avec tout expert qui mettrait en doute notre professionnalisme et la tenue de nos objectifs.

J'en veux pour preuve que dans un pays, à très forte tradition aéronautique, de nombreux ingénieurs, brillants et passionnés, nous rejoignent pour participer à cette magnifique aventure industrielle. Nous sommes 210 personnes aujourd'hui et nous serons près de 250 en mars 2012.

Question 2 : Comment expliquez-vous l'évolution du cours de bourse des actions GECI International & GECI Aviation ?

Tout d'abord, nous subissons les aléas d'un contexte boursier particulièrement troublé.

Les retards pris dans le plan de financement n'ont pas été de nature à rassurer les investisseurs.

Afin de pallier ces retards, j'ai personnellement cédé des actions sur le marché, sans peser sur ce dernier, et ai réinvesti intégralement les fonds de la vente dans le développement du projet Skylander. J'ai, par ailleurs, l'intention de remonter au niveau de 40 % du capital. Ceci démontre bien que je suis, et ai toujours été, très engagé dans le Groupe que j'ai créé voici maintenant 31 ans.

J'ai toujours été déterminé à devenir un acteur reconnu du monde de l'aéronautique : mon ambition est inchangée et ma passion reste intacte. Ceux qui nous connaissent bien doivent se souvenir, qu'en 2002, nous avons subi de plein fouet la faillite d'un de nos clients, Fairchild Dornier, et, qu'alors, j'avais injecté, sans hésiter et à titre personnel, les fonds nécessaires pour passer ce cap difficile.

A présent, parlons des fluctuations boursières.

Le Skylander est un projet qui a un potentiel magnifique. Ce potentiel ne se reflète absolument pas dans le cours de bourse. Aujourd'hui, nous sommes en train de relever le défi de devenir, au-delà d'un spécialiste reconnu de l'ingénierie aéronautique, un constructeur aéronautique crédible et innovant. Nous avons des talents, un projet avec un marché immense, une offre compétitive et de grande qualité, nous bénéficions de la tradition aéronautique française et d'une conjoncture très favorable : tout est réuni pour de grands succès.

Nous recevons spontanément beaucoup de demandes de la part d'opérateurs de toute taille. Nous avons entre les mains une véritable pépite. Certaines négociations en cours viendront prochainement démontrer l'immense potentiel que nous avons entre les mains.

J'ai la certitude qu'une fois le plan de financement définitif annoncé, le cours de bourse remontera inévitablement.

Ceux qui s'expriment sur les forums boursiers et répètent à l'envie qu'il n'y a pas de marché, ou font des comparaisons hasardeuses et polémiques, n'y connaissent absolument rien.

En ce qui nous concerne, nous sommes tout à fait sereins concernant notre avion et son marché. Nous l'avons tout simplement conçu selon les spécifications de nombreux opérateurs « passagers » et « logistique », consultés dans le monde entier.

Je rappelle que le Président du N°1 mondial du leasing d'avions et pilote de jet et de Twin Otter, entre autres, Mr. Steven Udvar-Hazy, a déclaré, lors de sa venue sur notre pavillon au salon du Bourget 2011, qu'il était temps d'avoir enfin un nouvel avion sur ce créneau et que le Skylander répondait très bien à son marché.

Question 3 : Nous sommes dans une période de crise économique et de raréfaction des budgets des états. Le Skylander risque-t-il d'en souffrir ?

Il y a plusieurs aspects dans cette question.

Le premier, c'est la pertinence de l'offre Skylander dans le monde économique actuel.

Prospects et clients

Nous avons un avion qui répond aujourd'hui aux attentes d'une clientèle d'opérateurs civils, attentive à ses coûts d'acquisition et à ses coûts d'opération. De même, de nombreux institutionnels dans le monde entier - Forces Armées, Forces de Police, Organismes de Sécurité et de Protection Civile - à la recherche de plateformes fiables et robustes, simples d'utilisation et économiques, marquent également leur intérêt pour notre produit.

Contexte économique

Du fait des choix de conception initiale, le Skylander répond aux besoins des opérateurs quel que soit le contexte économique : en phase de croissance du trafic aérien, nous bénéficions naturellement d'une conjoncture de développement favorable, et dans un environnement économiquement tendu, nous offrons une alternative prix / performances particulièrement attrayante. Nous pouvons donc affirmer avec certitude que notre avion est parfaitement adapté aux besoins du marché quelle que soit la conjoncture économique.

Le deuxième aspect de la question concerne l'octroi de subventions aux industriels.

L'Industrie aéronautique est un secteur stratégique pour tous les Etats : elle est tour à tour instrument de souveraineté, vecteur d'innovation et moteur des exportations, c'est également une industrie créatrice d'emplois. Ceci explique que les Etats attachés au développement de leur industrie aéronautique, y consacrent des ressources financières importantes. On ne peut imaginer que la construction aéronautique, qui nécessite de très lourds investissements, soit uniquement le fait de financements privés.

Le Conseil Régional, en commission permanente, a d'ailleurs voté ce jour l'octroi d'une avance remboursable de 7M€ à la société Sky Aircraft.

N'oublions pas que les aides à l'Industrie viennent en soutien de projets qui, en retour, participeront, pour de nombreuses années, à l'essor des Régions, à l'amélioration du marché de l'emploi et au rayonnement national à l'étranger. Parallèlement, une prise de conscience en France se fait jour : l'avenir se construit aussi sur le développement de PME, localisées en France, créatrices d'emplois, innovantes et exportatrices, contribuant ainsi à l'amélioration de notre balance commerciale. Enfin, la valorisation de l'entrepreneuriat et du monde industriel me font croire que nous assurons notre rôle social et que nous offrons aussi un avenir plein de promesses.