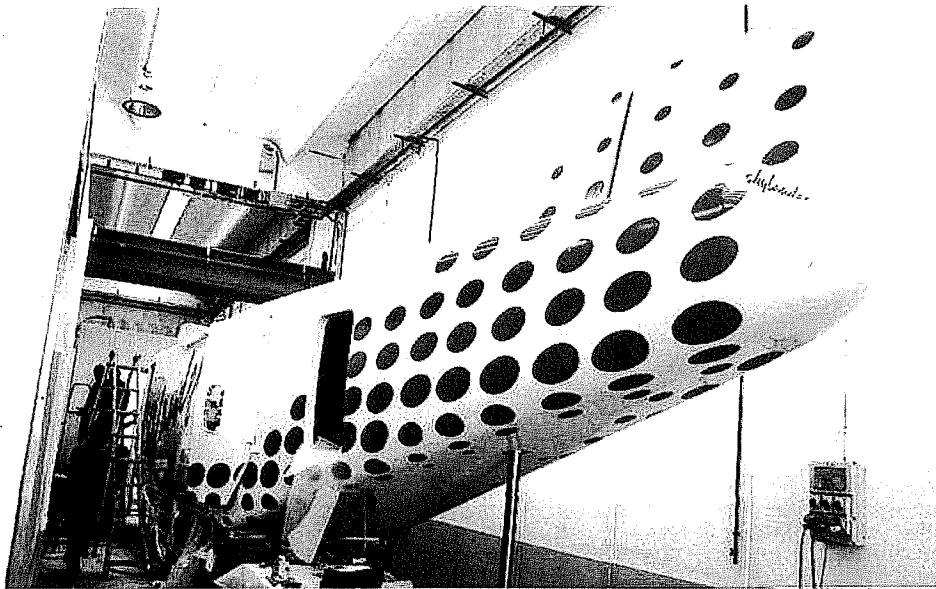




La fabrication de l'avion tout-terrain français Skylander devrait commencer « dans les meilleurs délais »

Geci International compte créer 310 emplois sur son site lorrain de Chambley-Bussières



Une maquette grandeur nature du futur appareil. D R

Batitres rapidement une usine d'assemblage d'avions à Chambley Bussières (Meurthe et Moselle) C'est l'objectif affiché par la société d'ingénierie aéronautique Geci International, lors de la présentation de ses résultats trimestriels lundi 10 août

« Il faut avoir les autorisations nécessaires avant la fin décembre, et commencer la construction dans les meilleurs délais », précise le communiqué de ce groupe français présidé par Serge Bitboul. A 57 ans, cet ingénieur s'apprête à fabriquer un bimoteur de 19 places, rustique et polyvalent. Cet avion tout terrain, sorte de Land Rover des airs, coûte 4,7 millions de dollars (3,4 millions d'euros)

Une maquette de l'appareil, baptisée Skylander Sk 105, a déjà été présentée au Salon du Bourget en

juin, et un premier contrat pour quatre appareils a été signé avec une compagnie de Malaisie

Un premier avion devrait sortir en 2011 du site lorrain où s'est installée l'avionneur à l'automne 2008. Il compte créer 310 postes et 700 emplois indirects

« J'ai voulu concevoir un avion pouvant faire aussi bien des missions humanitaires que du transport de marchandises ou de passerger à des coûts peu élevés », explique M. Bitboul en présentant ce turbopropulseur volant à 400 kilomètres à l'heure, qui pourra accéder à n'importe quel terrain grâce à des trains d'atterrissage fixes

« Mon projet est de permettre les connexions entre des zones isolées, notamment dans les pays émergents, ajoute-t-il. Ainsi un paysan pourra écouler sa marchandise

vers une ville à une heure de la, à un coût de transport modique de 10 centimes le kilo ». En version cargo, le Skylander peut contenir jusqu'à 3,3 tonnes de fret, et l'heure de vol revient à 300 dollars

Solide et aisé d'entretien

L'avion se veut donc solide et aisé d'entretien. Ses pales sont en métal pour être plus facilement réparables. Ses ailes sont assez hautes, pour éviter tous les dégâts provoqués par les projections de pierres lors d'un atterrissage

Ce créneau intéresse peu les grands avionneurs, selon M. Bitboul, qui envisage de prendre en vingt ans 30% de ce marché mondial estimé à 4 000 appareils. Si deux des constructeurs réputés comme Dornier et Fokker ont disparu voici quelques années, le sec-

teurs s'anime à nouveau. En décembre 2007, le suisse Ruag a décidé de reconstruire une version modernisée du Dornier 228. Le canadien Viking a fait de même en faisant voler, en 2008, un Twin Otter DHC6 fabriqué auparavant par De Havilland. De son côté, Casa, du groupe EADS, a déplacé la même année son unité de fabrication des C212 400 d'Espagne vers l'Indonésie, pour des raisons de coût

Mais avant d'aboutir, ce projet a reçu un accueil mitigé en France. Quand, voici près de huit ans, M. Bitboul l'a présenté à l'administration pour obtenir des aides, les pouvoirs publics l'ont écarté, le jugeant trop simple et sans grand débouché. Abandonnant son idée de s'installer à Tarbes, il s'est alors tourné vers le Portugal, qui, en 2004, décidait de l'accueillir. Un site était même trouvé à Évora

Changement de cap en 2008 quand, informés de l'avancée des discussions, les pouvoirs publics français ont entrepris de rapatrier le projet. Les négociations ont été menées sous l'égide de Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, en lien avec les élus de la région Lorraine tous partis politiques confondus – de Jean-Pierre Masseret, sénateur socialiste, président de la région à Gérard Longuet, sénateur UMP de la Meuse

Des installations sur l'ancienne base aérienne de l'OTAN de Chambley-Bussières ont été proposées à Geci. L'Etat et la région ont aussi décidé de participer à cet investissement de 130 millions d'euros, sous forme d'aides remboursables, de subventions, de primes, de prêts Oseo. A ce jour une centaine de personnes ont déjà été embauchées, et 110 avions sont en cours de négociation. ■

Dominique Gallois