



Moins d'un an après le rachat de Reims Aviation, Geci International a présenté au Salon du Bourget le SK-105 **Skylander**, un avion solide et tout-terrain. Les premières commandes sont signées.

**S**amedi 20 juin, Salon du Bourget. Le président de la république Nicolas Sarkozy effectue une visite rapide. Au milieu des monstres d'acier, il s'arrête devant l'espace Geci International. Heureux de faire partie des privilégiés, Serge Bitboul, P-DG de l'entreprise, lui présente le prototype du projet phare de sa société, le Skylander, un avion bimoteur de 19 places passe-partout. « Cette visite est venue concrétiser une semaine lors de laquelle nous avons accueilli beaucoup de délégations étrangères. Cela nous offre une crédibilité ». Et un joli coup de pub !

Depuis un an, tout semble s'accélérer pour cette firme de 800 personnes. Juillet 2008, le groupe met la main sur Reims Aviation, fabricant de l'appareil de surveillance F406. Septembre 2008, l'État et la région Lorraine confirment

leur soutien à Geci pour la création d'une filière aéronautique et l'implantation d'une usine à Chambley-Buissières en Meurthe-et-Moselle. Juin 2009, signature d'un accord avec la société malaisienne TransAvia pour la livraison de 8 avions (4 Skylander, 4 F406) à l'occasion du Salon du Bourget. Et plus de 110 commandes sont en bonne voie.

### Un 4 x 4 du ciel

Après des années de réflexion, le projet Skylander se concrétise enfin. Serge Bitboul en a fait son bébé en 2001. Le discours est rodé mais toujours plein de conviction : « J'ai énormément voyagé en Afrique australe il y a une trentaine d'années, après avoir créé mon entreprise. Et comme j'ai beaucoup travaillé à l'international, en Australie, en Indonésie ou en

Turquie, j'ai été sensibilisé au fait qu'une grosse partie de la planète n'avait pas d'infrastructures et de moyens de transport convenables. En Afrique en particulier, les aéroports internationaux, bien équipés, créent des liens avec des cités à l'étranger. En revanche, les villes sont extrêmement peu desservies ».

De ce constat est née l'idée du Skylander : « Il répond à cette problématique de désenclavement, pour acheminer du matériel pédagogique, de la nourriture, exporter des produits depuis ces zones vers des centres urbains. Les problèmes de famine dans le monde sont plus souvent dus à la logistique qu'à des soucis de production. Un avion qui peut atterrir sur des pistes courtes et sommaires bénéficie d'une certaine autonomie, d'une polyvalence de transport de fret ou de passagers, c'était une approche qui semblait nécessaire ». L'affable cinquantenaire fait presque de ce concept une évidence, heureux d'avoir trouvé un créneau peu concurrentiel. Pour mieux convaincre de l'utilité du Skylander, il dessine la carte géographique des institutions, entreprises et organisations intéressées : Taïwan, Chine, Indonésie, Malaisie, Afrique,

## « Nous créons les bases d'une nouvelle industrie aéronautique à vocation mondiale ! »

Serge Bitboul,  
P-DG de Geci International

Moyen-Orient...

D'où vient cet attrait pour un avion peu sophistiqué ? La polyvalence de l'appareil, mais aussi son coût : 4,7 millions de dollars, soit 3,3 millions d'euros. Une Logan des airs ? «*Non puisque l'avion reste très solide. Plutôt un 4x4. Mais l'approche est la même que pour la Logan dans le sens où nous avons enlevé tout ce qui était superflu. Avec des hélices puisqu'elles résistent mieux. Sans matériaux composites puisque cela ne se répare pas facilement. Et avec beaucoup d'autonomie en fioul. Nous sommes dans une approche s'adressant à des consommateurs qui ne peuvent pas se payer les extras de technologie. Ce produit est conçu pour être économique et ne jamais tomber en panne*». Les premières sorties d'usine ? Une vingtaine d'avions en 2012. Puis 40 en 2013, 70 en 2014 et une centaine les années suivantes selon ses prévisions. «*Entre 2012 et 2027, nous devrions en construire à peu près 1.500*».

### Les avions, les voyages...

Malgré ses cinquante-sept ans, Serge Bitboul laisse transparaître un enthousiasme débordant dès qu'il s'agit du Skylander. Car il a passé l'ensemble de sa carrière à viser les nuages. Après un passage à Aérospatiale, il crée Geci en décembre 1979 : «*J'avais vingt-huit ans, une énorme énergie, l'envie de parcourir le*

*monde. J'ai développé la société autour de la simulation numérique. Ayant une formation aéronautique et spatiale, j'ai spécialisé l'activité sur ce point : la conception et les prototypes numériques*». Les avions, sa passion depuis toujours ? Pas vraiment. Il rêvait de cinéma, de photographie mais sa famille l'a poussé vers de «*vrais métiers*». À défaut de la science des images, il a choisi celle des voyages. Captivé par la physique, l'histoire, la philosophie mais surtout l'exploration, il aime «*repousser les limites*», d'où le choix de l'aéronautique.

Geci International, aujourd'hui basé dans le 1<sup>er</sup> arrondissement parisien, a prospéré grâce à l'ingénierie, pour les avions, les transports terrestres, l'énergie... Une réussite qui a permis à la société de capitaliser du savoir-faire, en collaborant avec EADS ou Dassault notamment. La décision de créer le Skylander a germé pendant les années 1990 avant de se concrétiser lors de l'entrée en Bourse, en 2001. Un mauvais timing. «*Nous avons alors voulu lever des fonds mais la période n'était pas propice. Et un client a fait faillite... Nous avons mis la pédale douce sur le projet et recherché des solutions*». Avec le recul, il tente de relativiser ce contretemps : «*Nous étions sans doute un peu en avance. À l'époque, le milieu n'était pas dans une logique de développement durable, de désenclavement... Prévalait la sophistication du produit. Aujourd'hui, nous sommes dans la réduction des coûts*».

Pourtant, si la situation économique n'était pas propice en 2001, elle l'est encore moins aujourd'hui... La crise risque-t-elle de briser le rêve une nouvelle fois ? «*Je me suis posé la question il y a un an. Nous avons alors rappelé les différents membres du*

*club Skylander pour voir comment ils réagissaient et nous nous sommes aperçus que, pour une très grande majorité, cela ne changeait rien, puisque, à l'horizon 2012, nous devrions être sortis de la crise*». Incontestablement le parti de l'optimisme.

### Un avionneur ambitieux

Cette fois, cependant, Geci International semble avoir mis tous les atouts de son côté. Le rachat de Reims Aviation a permis de créer des synergies entre l'entité champenoise et Sky Aircraft, propriétaire du Skylander. Ces deux filiales se complètent. Sky Aircraft reste en phase de conception quand Reims Aviation produit depuis longtemps le petit avion de surveillance F406. «*Nous sommes en train de créer les bases d'une nouvelle industrie aéronautique en France, à vocation mondiale ! Ce n'est pas vraiment du business jet, plus du travail aérien (ndlr : fret), mais nous pouvons prendre de grosses parts de marché dans le monde*».

Le petit avionneur français entre plein de confiance dans un univers triséculaire par des mastodontes : Dassault, Boeing, Airbus, Bombardier... Serge Bitboul ne craint pourtant pas leur réaction face à la sortie du Skylander : «*Ces entreprises restent sur des créneaux très sophistiqués. Comment imaginer la société Daimler-Benz faire une 2CV ou une 4L ? Les constructeurs occidentaux recherchent le plus rapide, le plus confortable... Nous sommes en dehors de leur visibilité de marché. Eux vendent des avions 40 à 300 millions de dollars (28 à 212 millions d'euros) alors que nous sommes dix fois moins chers. Nous sommes dans une configuration intéressante où les grosses sociétés ne s'intéressent pas à ce marché et d'autres ont disparu (Dornier...).* C'est le moment de se lancer ! ». Première étape : la construction de l'usine d'assemblage du Skylander à Chambley-Buissières. Avec à la clé 310 postes et 700 emplois indirects. L'histoire a pris un bel envol.

Benoît Lély

### Geci International en chiffres

<b>Chiffre d'affaires</b>	Afrique du Sud, en
<b>2008-2009 : 50,2</b>	Chine...
<b>millions d'euros.</b>	<b>Actionariat :</b>
<b>Deux entités : Geci</b>	Serge Bitboul
<b>Ingénierie et Geci</b>	<b>50% et 50%</b>
<b>Aviation.</b>	<b>public.</b>
<b>Effectif : 800</b>	<b>Concurrence :</b>
<b>salariés, répartis</b>	Dassault Aviation,
<b>en France, en</b>	Bombardier...