

Geci accélère pour boucler le financement du Skylander

La production a débuté mais il manque encore 50 millions d'euros pour sécuriser le programme.

VÉRONIQUE GUILLERMARD

AÉRONAUTIQUE Le Skylander un bi-turbopropulseur léger développé par Geci Aviation, n'a pas encore décollé mais il est entré dans la phase d'industrialisation. La production des premières pièces vient de démarrer. L'objectif est d'assembler les deux premiers prototypes d'ici à l'automne 2011 à Chamblay, en Lorraine. « Le premier vol d'essai est prévu avant la fin 2011, la certification douze mois plus tard et la première livraison fin 2012 », résume Serge Bitboul, PDG du groupe Geci.

D'ici à la mi-2011, la société compte boucler le financement du programme, ce qui sécuriserait totalement le projet. Sur les 170 millions d'euros nécessaires et après l'augmentation de capital réalisée en juillet, il manque encore 50 millions. La région Lorraine doit prochainement confirmer son engagement à hauteur de 7 millions d'euros en échange d'une entrée au capital de Geci Aviation. Des fonds souverains français (FSI) et étrangers (moyen-orientaux) devraient également prendre un ticket aux côtés d'investisseurs privés.

Serge Bitboul, ingénieur aéronautique de formation et fondateur du groupe, affiche sa confiance. S'il

comporte une part de risque, le projet a, il est vrai, des arguments sérieux à faire valoir. Le concept d'abord : l'appareil se présente comme un avion à bas coûts, à vocation civile et militaire et multimissions. Un genre de « baby A400M » capable de transporter 19 passagers, 28 mètres cubes de fret ou colis express, d'effectuer des opérations d'évacuation sanitaires, de surveillance de frontières maritimes ou terrestres. Mais contrairement au géant d'Airbus, le Skylander S-105 est un appareil léger et rustique. « Il est facile à concevoir et à produire. Il peut être vendu par lots et affiche un prix compétitif de 5,2 millions de dollars pour la version de base », souligne Serge Bitboul.

Implantation en Malaisie

Ses perspectives commerciales sont, au vu des études de marché, prometteuses : le besoin atteint 7 500 appareils entre 2012 et 2028 dont 4 000 en version passagers. Le Skylander espère conquérir 20 % à 30 % du total, sachant que le point mort du programme se situe à 250 appareils.

La concurrence sur ce créneau de marché est en outre encore faible. Lancés dans les années 1960 et 1970, les Twin Otter fabriqués par

De Havilland et autres Dornier 228 ont été livrés à plus de 4 000 exemplaires mais la production s'est arrêtée. La flotte est vieillissante. Deux sociétés ont repris le flambeau en rachetant des licences : le canadien Viking Air relance les Twin Otter et le suisse Ruag les Dornier 228. Les avions ont été modernisés mais le système de production n'a guère changé. « Les autres concurrents comme Fokker ont disparu tandis qu'Embraer et Bombardier sont montés en gamme. Il y a donc un espace à occuper », souligne Serge Bitboul. Le SK-105, seul appareil conçu au début des années 2000, devra faire face à des rivaux chinois. Le groupe Avic a lancé le programme Y12F, successeur du Y12E, qui doit entrer en service d'ici à 2013.

À ce jour, le Skylander a enregistré 14 commandes fermes dont 4 pour l'armée malaisienne. Geci prévoit d'ouvrir un bureau à Kuala Lumpur ainsi qu'une station de maintenance cet automne. Mais au total, l'appareil a reçu plus de 500 marques d'intérêts sous forme de lettres d'intention ou protocoles d'accord qui doivent se concrétiser en contrats en bonne et due forme. L'armée française, qui souhaite remplacer sa flotte de Twin Otter employés pour la formation et des opérations de liaisons, s'est également déclarée intéressée. ■

LE CHIFFRE

7500

avions

C'est la taille estimée du marché pour ce type d'appareils légers multimissions entre 2012 et 2028.